правильные машины и горячие девчонки!

ТЮНИНГ автомобилей

ФОРСАЖ

#5 май 2005

Citroen Saxo
Toyota MR2
ВАЗ-2110
Hyundai Coupe
Ford Fiesta
ВАЗ-2109
Chevrolet Astro
Citroen C4
Toyota Celica T18

+2 постера

+4 приза

+3 SEXY GIRLS INSIDE

Dream car: Subaru WRX

РЕЙСЕРЫ ОТКРЫВАЮТ СЕЗОН!

WWW.FRSG.RU

mediasign publishing house

4 607082 390096

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ТЮНИНГА

PROSPORT

P E R F O R M A N C E

ФИРМЕННЫЙ МАГАЗИН

www.pro-sport.ru

г. Москва авторынок "Кунцево" пав. 37/2

Розница: (095) 901-9976









230 $ Передняя оптика LADA 2110 (моноблок) 2 Angel Eyes. Цвет: хром, тонированный хром, титан, чёрный

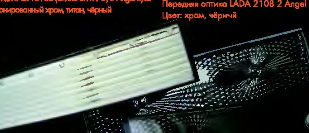
215 $ Передняя оптика LADA 2114-2115 Angel Eyes. Цвет: хром, чёрный

Задняя оптика для NIVA-CHEVROLET NEW!!! 148 $

28 $ Поворотник LADA 2110. Цвет: хром, чёрный

230 $ Передняя оптика LADA 2108 (Стиль: BMW 5) 2 Angel Eyes. Цвет: хром, тонированный хром, титан, чёрный

210 $ Передняя оптика LADA 2108 2 Angel Eyes. Цвет: хром, чёрнчй




163 $ Задняя оптика LADA 2110. Стиль: Lexus. Цвет: красный, хром, чёрный хром, платина, чёрный

190 $ Задняя оптика LADA 2110. Стиль: Lexus T3. Цвет: Зеркальный, хром, чёрный с тонированным стеклом, хром с тонированным стеклом, чёрный

150 $ Задняя оптика LADA 2108. Стиль: T3. Цвет: хром, тонированный хром, тонированный карбон, тонированный чёрный, титан, красный

160 $ Задняя оптика LADA 2108. Стиль: T1. Цвет: зеркальный хром, хром, хром с тонированным стеклом, чёрный с тонированным стеклом, чёрный.

Вставка багажника для LADA 2110, 2112 50 $














- ALFA-ROMEO 156, фонари, хром (к-т) 186 $
- AUDI A4 LED хром, чёрнчй (к-т) NEW!!! 301 $
- AUDI A4 '01-, T/L, хром (к-т) NEW!!! 167 $
- AUDI A4 '95-, T/L, хром (к-т) NEW!!! 172 $
- AUDI A3, T/L, хром (к-т) 214 $
- BMW E36 4D, H/L, поворотник, прозрачный (к-т) G3 50 $
- BMW E-36 H/L, хром (к-т) 345 $
- BMW E-36 H/L, чёрный (к-т) 336 $
- BMW E46 4D, H/L, поворотник, черный G3 (к-т) 51 $
- BMW E30, T/L, хром (к-т) 185 $
- BMW E36 COMPACT, (к-т) NEW!!! 173 $
- BMW E36 2D (coupe), T/L, LED (к-т) NEW!!! 335 $

- BMW E36 4D, T/L, LED (к-т) NEW!!! 335 $
- BMW E36 2D/4D, T/L, хром (к-т) G3 188 $
- BMW E39 LED, T/L (к-т) NEW!!! 248 $
- BMW E46 2D LED, (к-т) NEW!!! 420 $
- BMW E46 4D, T/L, хром (к-т) 188 $
- BMW E46 2D/4D, T/L, хром (к-т) 252 $
- BMW E46 2D (coupe), T/L, 3D-Стиль, хром (к-т) 270 $
- Вставка Angel Eyes для BMW E34, E36, E36, E46, X5 105 $
- BMW MINI COOPER хром (к-т). 160 $
- CITROEN C3, T/L, хром (к-т) 216 $
- ACCORD WAGON '94-, хром (к-т) 175 $
- CIVIC H/L '92-'95 2D/3D/4D, Angel Eyes, хром, чёрный (к-т) 173 $

- CIVIC 3D '92-95, TL, хром (к-т) G3 188 $
- CIVIC 2D/4D '92-95, T/L, хром (к-т) G3 185 $
- CIVIC 2D 96-00 (coupe), T/L, хром (к-т) G3 188 $
- CIVIC 4D '96-98, T/L, хром (к-т) G3 200 $
- CIVIC 3D '96-99, T/L, хром (к-т) 187 $
- CIVIC 3D '96-99 (к-т) 185 $
- CIVIC '01, T/L, хром (к-т) 240 $
- CIVIC 4D '01, HEAD LAMP, ANGEL EYES (к-т) 430 $
- CIVIC 2D '02 (coupe), T/L, хром (к-т) 240 $
- PRELUDE '92-96, T/L, хром (к-т) G3 185 $
- PRELUDE '92-96, T/L, чернчй хром (к-т) G3 160 $
- PRELUDE '97-, T/L, хром (к-т) G3 210 $

- PRELUDE '97-, T/L, черный хром (к-т) G3 223 $
- ECLIPSE '95-99, H/L, чёрный, хром (к-т) 275 $
- ECLIPSE '95-99, T/L, черный хром, хром (к-т) G3 320 $
- ECLIPSE '92-94, T/L, хром (к-т) 312 $
- LANCER '98-00, T/L, хром (к-т) G3 170 $
- LANCER '95-97, T/L, хром (к-т) G3 170 $
- FORD FOCUS 00-UP H/L, APC (к-т) 220 $
- FORD FOCUS T/L, хром, чёрный (к-т) 185 $
- FORD FOCUS T/L'00-, хром, чёрный (к-т) 157 $
- HYUNDAI COUPE 2000 T/L, хром (к-т) 280 $
- MB C CLASS W202, хром, чёрный (к-т) 230 $
- MB W220, красный/белый (к-т) 312 $

- OPEL CALIBRA T/L, чёрнчй (к-т) 195 $
- OPEL CALIBRA T/L, хром (к-т) 175 $
- OPEL TIGRA T/L, хром (к-т) 183 $
- OPEL ASTRA F '95-, T/L, хром (к-т) G3 180$
- OPEL ASTRA G '98-, T/L, хром (к-т) G3 180 $
- OPEL ASTRA G '98-, T/L, хром (к-т) 197 $
- OPEL VECTRA C '03 T/L, хром (к-т) 236 $
- OPEL VECTRA B 95-99 T/L, хром (к-т) 200 $
- PEUGEOT 206 T/L, хром (к-т) G3 2D/4D 170 $
- PEUGEOT 206 LED, хром (к-т) NEW!!! 325 $
- PEUGEOT 307 LED, хром (к-т) NEW!!! 330 $
- PEUGEOT 307 T/L, хром (к-т) G3 207 $

XENON

- Лампочки галогеновые с имитацией ксенонового света и всепогодные. H1/H4, 55-100W
- PEUGEOT 406 T/L, хром (к-т) 225 $
- RENAULT MEGANE 96-, 2D, T/L, хром (к-т) 162 $
- SKODA FABIA хром, тонированный хром (к-т) 180 $
- SKODA OCTAVIA SEDAN '01 UP TL (прозр. черн) (к-т) 186 $
- SKODA OCTAVIA SEDAN '01 UP TL (Chrome) (к-т) 170 $
- SKODA OCTAVIA 96 T/L хром, тонированный хром, чёрный (к-т) 178 $
- SUBARU IMPREZA '97-00, H/L, ANGEL EYES (к-т) 204 $
- SUBARU IMPREZA '01-02, H/L, (к-т) 320 $
- SUBARU IMPREZA 97-00, T/L, хром, тонированный хром (к-т) G3 220 $

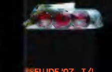
Комплект ксенонового света. 5000K, 6500K, 8500K, 9000K, 13000K

- Subaru Impreza '97-'00 хром (к-т) 240 $
- Subaru Impreza '98-'01TLH (к-т) Call
- SUBARU IMPREZA WRX '01 Up APC T/L, хром (к-т) 270 $
- SUBARU IMPREZA '01-02, T/L, черный хром (к-т) G3 280 $







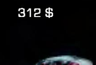













ОПТОВЫЙ ОТДЕЛ

г. Москва ул. Сергея Макеева д8А оф. 215
Тел.: (095) 901-9976, 253-94-49
Факс: (095) 256-77-83
E-mail: tuning@pro-sport.ru













- SUBARU IMPREZA '97-00, T/L, SKYLINE style черный, карбон (к-т) 380 $
- TOYOTA CELICA 00-UP, T/L, APC (к-т) 187 $
- TOYOTA COTROLLA, хром (к-т) 162 $
- VW GOLF 3 H/L, LED хром (к-т) 335 $
- VW GOLF 2 T/L 3D Style, Black (к-т) 160 $
- GOLF3 3D STYLE (к-т) 135 $
- WV GOLF 3, T/L, хром (к-т) 142 $
- WV GOLF 3, T/L, чёрный (к-т) 160 $
- WV GOLF 3, T/L, хром (к-т) 148 $
- WV GOLF 3, T/L, хром (к-т) APC 188 $

- WV GOLF 4 (к-т) 156 $
- WV GOLF 4 LED хром (к-т) NEW!!! 330 $
- WV GOLF 4 LED (к-т) 335 $
- WV BORA 99 (к-т) 225 $
- WV BORA, T/L, хром (к-т) APC 206 $
- WV PASSAT 3B WAGON '97 хром (к-т) 166 $
- WV PASSAT 3B WAGON '97 чёрный (к-т) 184 $
- WV PASSAT '97 Sedan хром (к-т) 164 $
- WV PASSAT '01, T/L, хром (к-т)) 162 $
- WV BUS T4, T/L, хром (к-т) 193 $

ПРИБОРЫ AUTOGAUGE

НОВАЯ СЕРИЯ








PROSPORT

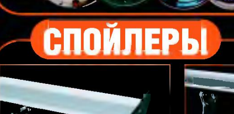
СЕРИЯ TT

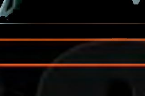
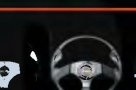
Приборы серии TT, 7 цветов подсветки, плавное изменение цвета

КОВРИКИ

Коврики резиновые и из ворса.

СПОЙЛЕРЫ





РУЛИ

РУЧКИ КПП

ГЛУШИТЕЛИ И НАСАДКИ

ФИЛЬТРЫ

ВСТАВКИ LADA 2108-12



СПОРТИВНЫЕ КРЕСЛА








РАСТЯЖКИ

LADA, BMW, FORD, HONDA, MITSUBISHI, OPEL, PEUGEOT, SUBARU, VW

ЗЕРКАЛА



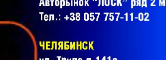
Для моделей: LADA, Alfa Romeo, Audi, BMW, Civic, Eclipse, Hyundai Coupe, Impreza, Lancer, M-benz, Opel Astra, Opel Tigra, Opel Vectra, Peugeot, Skoda Fabia, Octavia, Toyota Celica, Toyota Corolla, VW Golf 2, Golf 3, Golf 4, Jetta, Vento, Bora, Passat.

ПРОВОДА



LADA, BMW, FORD, HONDA, MITSUBISHI, SUBARU, VW

Цвет: красный, желтый.



НЕОНОВАЯ ПОДСВЕТКА

Комплекты неоновой и светодиодной, с различными режимами подсветки днища автомобиля из 4-х ламп, размеры: 150 см., 120 см., 90 см., 60 см. Отдельные лампы подсветки. Цвета: красный, синий, зелёный.

АКСЕССУАРЫ




NEW!!! Тумблеры с подсветкой



Накладки на лючок бензобака



Крышки маслозаливной горловины



Замки капота



Сетки

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ

АСТРАХАНЬ
ул. Лесная д. 24
Тел.: (8512) 35-33-66

ВЛАДИМИР
ул. Мещёрская д.10
Тел.: (0922) 38-40-01

ВОРОНЕЖ
ул. Плеханова д.58
Тел.: (0732) 39-05-21

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Полюстровский пр-т д.59, пав.№3
Тел.: (812) 541-9160
Наб. Обводного канала д.146
Тел.: (812) 186-5805

ЕКАТЕРИНБУРГ
ул. Белореченская, д.23/2
Тел.: (3432) 23-15-61

КАЗАНЬ
ул. Амирхана пав.№69
Тел.: (9033) 05-16-66
ул. Жуковского д.14/45
Тел.: (8432) 91-22-62

КРАСНОДАР
ул. Промышленная д.45
Тел.: (8612) 55-66-43

КРАСНОЯРСК
ул. Академика Павлова д.23
Тел.: (3912) 62-83-10

НИЖНИЙ НОВГОРОД
ул. Аэродромная д.28
Тел.: (8312) 75-06-77

НИЖНИЙ УРЕНГОЙ
"ВСЁ ДЛЯ АВТО" пав.№4Д
Тел.: (47838) 5-65-44

НИЖНЕВАРТОВСК
ул. Кузоваткина д.17п
Тел.: (3466) 10-61-27

ПЕРМЬ
Шоссе Космонавтов д.395
Тел.: (3422) 96-24-97

ПЯТИГОРСК
Авторынок "КАЗАЧИЙ" пав. 453
Тел.: (928) 316-63-33

РОСТОВ-НА-ДОНУ
Авторынок "ФОРТУНА" пав.№24
Тел.: (8632) 66-17-46

САРАТОВ
Авторынок пав.№036
Тел.: (8452) 46-19-61

САМАРА
ул. Аминева д.10а
Тел.: (8462) 28-35-77

СТАВРОПОЛЬ
ул. Шпаковская д.70а
Тел.: (8652) 46-58-71

ТОЛЬЯТТИ
ул. Офицерская д.12в
Тел.: (8482) 76-18-08
ул. Офицерская д.14 ГСК "ПЛАМЯ"
Тел.: (8482) 77-56-57

ТЮМЕНЬ
ул. Монтажников д.1/4
Тел.: (3452) 37-39-96

УЖГОРОД
ул. Олега Кошевого д.10
Тел.: +38 031 261-5356

УЛЬЯНОВСК
пер. 2й-Деева 17А
Тел.: (8422) 52-49-66

ХАРЬКОВ
Авторынок "ЛОСК" ряд 2 место 6
Тел.: +38 057 757-11-02

ЧЕЛЯБИНСК
ул. Труда д.141а
Тел.: (3512) 64-31-41
ул. Электростальская 47А
Тел.: (3512) 26-90-40

ЧЕРЕПОВЕЦ
ул. Ленина д.58
Тел.: (202) 55-48-20 доб. 226

„Тюнинг автомобилей. Форсаж“
№5 (7) 2005

Главный редактор
Игорь Попов
popov.igor@mediasign.ru

Заместители главного редактора
Марина Тагер
tager.marina@mediasign.ru
Денис Арендарчук
arendarchuk.denis@mediasign.ru

Редактор
Яков Симонов
simonov.yakov@mediasign.ru

Технический консультант
Андрей Борматенко

Корректор
Екатерина Куликова

Главный художник
Ирина Фуфаевская

Бильд-редактор
Валентина Кашляева

Дизайнер
Светлана Захарова

Руководитель фотослужбы
Владимир Седов
foto@mediasign.ru
Фотограф
Павел Блюдёнов

Менеджер
Евгений Ковтуненко
kovtunenko.evgeny@mediasign.ru

Менеджер по PR и рекламе
Мария Иртюга

Адрес редакции
101000, Москва, Главпочтамт, а/я 143
Тел. +7 (095) 510-1524, 510-1525
Факс +7 (095) 510-1523
forsazh@mediasign.ru

Mediasign Passion
Издатель
Денис Калинин
kalinin.denis@mediasign.ru
Управляющий редактор
Игорь Попов
Ответственный секретарь издательства
Лада Мягкова

Рекламное агентство ООО „Арт Аудио Пресс“
Тел./факс +7 (095) 510-1523
info@aap.ru
Директор практики Car
Павел Пономарев
Менеджеры
Яна Дубасова
Людмила Жидкова
Светлана Скобеева
Дизайнеры по рекламе
Михаил Архипов
Виктор Профатилов

Зарегистрировано
Федеральной службой по надзору
за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации
№ ПИ № ФС 77-19415 от 12 января 2005 г.

Учредитель ООО „Сайн“
125371, Москва, Волоколамское ш., д. 114
Издатель ООО „Медиа-С“
123007, Москва, 4-я Магистральная ул., д. 11, стр. 2
Тел. +7 (095) 510-1525
Факс +7 (095) 510-1523

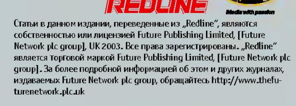
mediasign
publishing house

Председатель совета директоров
Юрий Цеберс
Генеральный управляющий,
Camden Partners LLP
Олег Аргиров
Директор по финансам
Андрей Шумилин
Директор по информации
Илья Булгаков
Директор по производству
Сергей Кучерявый
Директор по закупкам
Елена Черкасова
Директор по персоналу
Елена Евстегнеева
Коммерческий директор,
директор по распространению
Александр Глечиков
glechikov.alexander@mediasign.ru
тел. +7 (095) 510-1525

Отдел по работе с претензиями
Тел./факс +7 (095) 510-1523
claim@mediasign.ru

Типография
Lietuvos Rytas, Литва
Тираж 83 500 экз.
Цена свободная









Спасибо за рубрику „Техно“!

Доброй ночи, „Форсаж“!
Для начала скажу: спасибо, что вы есть! Журнал читаю с первого выпуска. Не буду осыпать вас комплиментами, минусов у вас немало, встречаются несовпадения и ошибки, но не ошибается только тот, кто не работает. Во всяком случае, в „Форсаже“ не найдешь технических глупостей, которыми напичканы многие ваши конкуренты; с точки зрения человека, что-то понимающего в тюнинге, вы молодцы!
Хочу особо поблагодарить за рубрику „Техно“, ведь иногда бывает стыдно спрашивать у кого-либо об элементарных вещах (а я как-никак – менеджер по продаже запчастей), а тут вы так по-человечески, без выпендривания все объясняете и разжевываете. Спасибо!
Почему я решил вам написать? В одном из номеров, в рубрике „В отрыв!“ наткнулся на статью про сборные модельки автомобилей. А-ааа!!! Это ж для меня написали!
Ведь я, как ребенок, увлекся этим полгода назад. Началось все с собирания коллекционных моделек, а моя любовь к японским автомобилям не позволяла покупать машинки европейских или, того хуже, американских марок. Большой коллекцией похвастаться не могу, но „тридцатничек“ японских „скакунов“ я гордо выставил на полки себе и другим на радость. А однажды моя девушка подарила мне сборную модельку Datsun 510...Вах, какой был восторг! Следующим стал Skyline, и не просто Skyline, а самый первый Skyline GTR.
И Fairlady Z. Описывать кайф от сборки не имеет смысла, во всяком случае, этого письменно я передать не могу. Спасибо за статью; надеюсь, вы будете продолжать эту тему, и, возможно, поможете объединиться „маленьким взрослым“. На выходных поеду за новой сборной моделькой, пока не знаю, какой, но точно будет „японец“... И краски надо будет докупить.
P.S.: Спасибо вам за информацию и адреса сайтов, которые вы напечатали; обязательно воспользуюсь! Ребята, вы делаете большое дело по объединению тюнингеров! И больших машин, и малых!

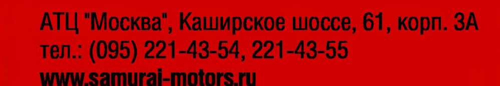
С уважением,
Максим, г. Москва

От редакции:

И тебе, Максим, спасибо! Тему мы продолжаем; в этом номере главный редакционный фанат автоминиатюр KaFkA поделится своим опытом сборки „малышей“. Но особенно нам приятны слова про „Техно“! Кстати, если у кого-нибудь есть конкретные вопросы на предмет „что как работает и как это чинить?“ – присылайте! Наш технический „зубр“ Андрей Борматенко все растолкует! Пишите, не стесняйтесь!

Всегда ваш,
„Форсаж“









СОДЕРЖАНИЕ



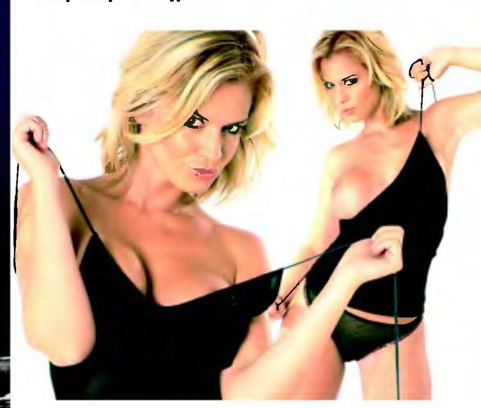




Автомобили




Sexy Girls



И все остальное

ТЕКСТ: Дмитрий КОЛОТИЛИН (kolotila)



The Best!
Nissan 350Z признан самым красивым кабриолетом 2004 года. „Коронован" он был на Женевском автосалоне. Члены жюри пленила не только внешность „350-го", но и его начинка. Что ж, их можно понять: ниссановский 280-сильный двигатель объемом 3,5 литра с достойным крутящим моментом в 363 Нм действительно вызывает уважение!



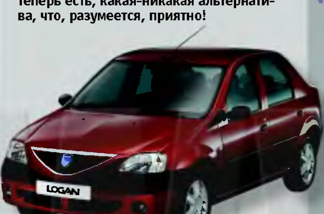
Тревожный писк
теперь будет раздаваться во всех японских автомобилях, если нерадивый водитель не пристегнется ремнем безопасности. С сентября нынешнего года это нововведение станет обязательным для всех автопроизводителей Страны восходящего солнца. Так что не пугайтесь, если ваша свежекупленная „хонда" или „тойота" вдруг подаст голос: просто пристегните ремень. Инициатива властей понятна и логична; по прогнозам экспертов, эта мера поможет значительно снизить смертность при ДТП. Кстати, если даже у вас поезженная „копейка", ремни должны быть пристегнуты. Миллионы спасенных жизней тому живое свидетельство.

Крылатый металл спасает жизни
Американская ассоциация алюминиевой промышленности подсчитала, что, если бы все машины делали из соответствующего металла, 26% попавших в аварии остались бы живы. К этому заявлению можно относиться с иронией, учитывая, какую отрасль представляет ассоциация. Но все же определенный смысл в этих утверждениях имеется: ведь известно, что чем меньше масса машины, тем меньше повреждений она наносит.

Хочу!
Стало известно, что владельцы французских авто чаще других занимаются сексом в своих автомобилях. В общей сложности, 11% обладателей Peugeot, Citroen и Renault! Интересно, что на почетном четвертом месте расположился Smart! Как уж 10% владельцев этих „божьих коровок" ухитряются проделывать ЭТО в своих авто, остается загадкой. А вот что творилось в нашей стране с появлением 21-ой „Волги", вялым иностранцам, похоже, и не снилось!



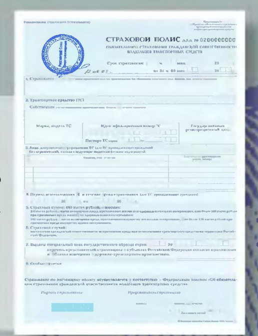
Французский конкурент
Отечественным автозаводам стоит призадуматься. Французы из Renault уже в следующем месяце начнут выпуск в Москве своей модели Logan. А в августе первые „реношки" должны появиться в дилерских салонах. Что отрадно, цена на „французженку" будет весьма приемлемой. Так, базовый автомобиль обойдется покупателю в $8999, что вполне сопоставимо с ценой на ту же „десятку" с „фаршем". Так что у покупателей теперь есть, какая-никакая альтернатива, что, разумеется, приятно!



За „кордон" как белые люди...
Скоро можно будет поехать за границу с российскими правами. По словам начальника департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России Виктора Кирьянова, со следующего года начнется выдача новых, уже действительно международных прав. Планируется, что обновленный документ будет выполнять и функции паспорта. Это станет возможным после создания единой информационной базы, в которой будут собраны все необходимые сведения о водителях. Сейчас новые „корочки" проходят согласование в ООН.

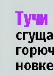
Уже 400!
Именно до этой планки поднялся скоростной лимит дорожных покрышек благодаря компании Michelin. Такая „быстрая" резина потребовалась мэтру Bugatti Veyron. Французские шинники на испытаниях добились впечатляющего результата, достигнув умопомрачительных 440 км/ч! Индекс скорости присвоили чуть более скромный – „всего" 400. Правда и этой цифры на дорогах общего пользования достичь вряд ли удастся...

Изменения
в ближайшее время могут коснуться „автогражданки". В Государственную Думу представлены поправки к закону, касающиеся увеличения стоимости выплат по возмещению ущерба, причиненного жизни и здоровью. Так, каждому пострадавшему в ДТП предлагают выплачивать по 240 тыс. руб. Планируется также ограничить срок выплат тремя рабочими неделями. В довершение страховщики хотят убрать пункт, касающийся специального извещения о расторжении контракта. То есть вам не нужно будет заранее извещать своих страховщиков о переходе вашей персоны к фирме-конкуренту.


СТРАХОВОЙ ПОЛИС

Пять дверей
получит не кто иной, как „немец" Porsche! Правда, произойдет это только в 2009 году. Представители компании обещают, что, обретя дополнительные двери, германская „фрау" не превратится в жалкое подобие своих предков, а останется 100% driver's car. Хотя, если немцы пойдут на поводу у американцев, под капот запихнут гибридную силовую установку, неимоверно популярную у янки. Стоит отметить, правда, что помимо нее покупателям на выбор будут предлагаться два V8 объемом 4,5 литра. Атмосферная версия будет выдавать 340 л. с., а турбированная – 450. Плюс к тому – бешеный 5,7-литровый 10-цилиндровый 600-сильный монстр. В планах – выпуск 20 000 авто в год по цене 100–150 тысяч евро.





Тучи
сгущаются над столичным рынком горючего. Причина – в возможной остановке Московского нефтеперерабатывающего завода из-за неуплаты налогов. Если это произойдет, топливного кризиса и, соответственно, повышения цен Москве не избежать, так как НПЗ сейчас контролирует 40% столичного бензинового рынка.

190 сил
получит в свое распоряжение „заряженный" Clio нового поколения. Выдавать их будет 2-литровый мотор. Французы из „Рено" на данный момент проводят испытание „горячей" новинки вместе со „слабосильными" собратьями. Вывести в свет новых „французженок" планируют осенью на автосалоне во Франкфурте-на-Майне.



Немецкий дом в столице
ООО „Фольксваген Групп Рус" объявило об открытии в Москве нового здания одного из дилерских центров Volkswagen. Автоцентр „Немецкий дом", получивший звание официального дилера VW в начале 2002 года, распахнул двери современного сервисного центра на Спартаковской площади. По этому случаю состоялось торжественное мероприятие, в котором участвовала и редакция „Форсажа".
„Дом" построен с учетом строгих требований корпоративного дизайна концерна. Техническое оснащение полностью соответствует высоким стандартам марки Volkswagen. Автоцентр предлагает своим клиентам полный комплекс услуг по продаже и последующему обслуживанию автомобилей с использованием самых передовых технологий. Уникальное диагностическое и сервисное оборудование позволяет быстро и эффективно выявлять неисправности и производить ремонт любых узлов в максимально сжатые сроки. Что ж, пожелаем коллегам удачи в их нелегком, но приятном деле.



Коротко о новом
В конце весны в столице открылся арт-центр (по-русски – дизайн-студия) „Независимая лаборатория". Специализация – эксклюзивная покраска, аэрография, флокирование, ремонт всех видов пластика, тюнинг и обслуживание мототехники. Наряду с высоким качеством и индивидуальным подходом, создатели сту... арт-центра обещают весьма адекватные цены. В общем, будет время – загляните!

На покой
отправили представителя автомобильных „пенсионеров". Один из иранских производителей прекратил выпуск своего детища, именуемого Paykan. Лицензию на его производство иранцы получили аж в 1966 году, прикупив у компании Chrysler. Правда, потеряв одного бойца, старая гвардия все еще держится на плаву. Скажем, в Индии на конвейере до сих пор Hindustan Ambassador. Это не что иное, как усовершенствованный Moriss Oxford 1954 года! Да и наша классика – тоже весьма „несвежая" конструкция...




К истокам
Вот, наконец, и компания Lancia постепенно вспоминает о своих спортивных корнях. Итальянцы планируют уже в следующем году приступить к продаже „заряженной" версии модели Ypsilon. От маломощных братьев „спортсмен", естественно, отличается двигателем, в упряжку которого будут помещены 150 (дизельных!) „лошадей". Также маленькая машинка получит зажатую подвеску, обвес и прочие сопутствующие аксессуары.



ТЕКСТ И ФОТО: KaFkA



В Японии ездят по правилам и любят... правый руль

**Еще раз здравствуйте!
Перед вами уже четвертый материал, написанный мною после поездки в Японию. Несмотря на это, впечатлений еще много и, надеюсь, довольно интересных.
На сей же раз хочется рассказать не о железяках и „тюнихах", а о жизни в Японии как таковой.
Вы спросите: причем тут „Форсаж"? Да ладно, ребята, все просто: чтобы понять, почему они делают такие классные тачки, и просто приблизится к Мекке, нужно знать, что к чему...**

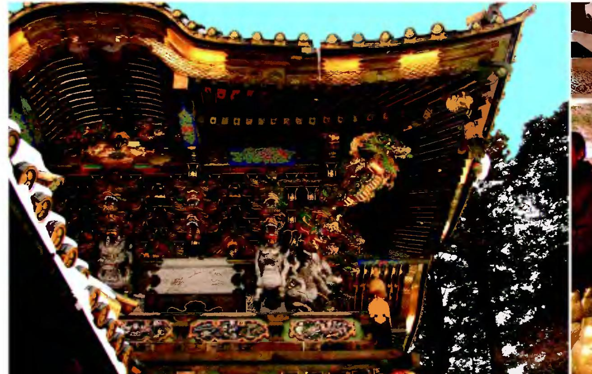


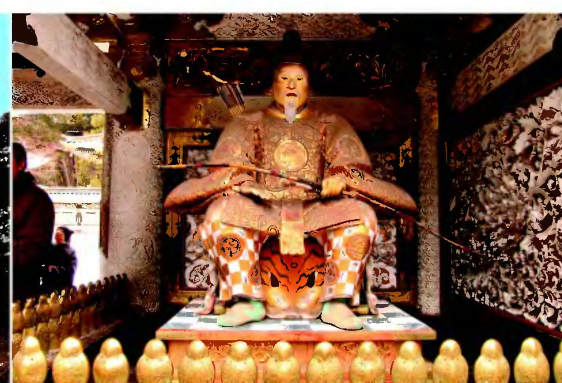


Про машины и все с ними связанное

„Не в падлу им ездить на отечественном производителе". Этой фразой Коли Фоменко можно описать японский автомобильный рынок. Родные машины, разумеется, преобладают, и почти все они – новые. Между прочим, вовсе не потому, что япошки все поголовно очень богатые и зазнавшиеся: просто содержать машину старше пяти лет весьма и весьма дорого. Все дело в экологических нормах, которым старые тачки не всегда соответствуют. Если же у вас спорткар года 90-го, то это вообще форменное разорение! Налоги сумасшедшие! Но на улицах их все равно полно, а ездит на „стариках" по большей части молодежь, причем, судя по состоянию машин, не особо богатая. Согласитесь – ну никакой логики!

Но, как всегда, самое понтовое – иметь не отечественную машину, а забугорную, да подороже. И, теперь внимание, – С ЛЕВЫМ РУЛЕМ! Да-да, если у вас Mercedes S-class с правым рулем, специально выпускаемый как раз для Японии и Англии, то вы просто богатый человек, а вот если владеете аналогичной игрушкой с левым, то рискуете быть причисленным к самым богатым и влиятельным людям города, связанным с якудза и пачинко (мафия и игорный бизнес). Наверно, все слышали о состоянии машин, приезжающих из Японии. Почти всегда они просто новые. Причем, не только по внешне-







му виду (нет зимы и реагентов – нет коррозии и матовой краски), но и по состоянию всех агрегатов. Все дело в том, что государственный техосмотр проводится не как у нас: приехал, посмотрели, обматерили, послали чинить. Там владелец машины просто прибывает в сервис, и ему заменяют все износившиеся детали, а затем, после мытья двигателя, днища, подвески и всего-всего, выдают новый „квиточек".

Про ПДД

Нарушать правила дорожного движения мало того что не принято – это просто не приходит никому в голову. Исключение – скоростной режим. Нарушать его можно, но только когда все нарушают. По городу же все ездят, мягко говоря, не быстро; причем, чем машина „заряженней" и спортивней, тем она тащится медленнее. Видимо, чтобы обвес не покоцать или чтоб все внешний вид заценили.
Полиции на дорогах немного, и занимается она, по большей части, неправильно припаркованными автомобилями. Остальные функции японских „гаишников" чаще всего выполняют камеры и радары. Видел одну забавную ситуацию. По хайвею едет обычный бежевый Nissan Laurel, разве что с мигалкой красной, а внутри сидят четверо полицейских в касках (смешно на самом деле смотрится). Едут по правилам – 80 км/ч. Так как машина без специальной раскраски, а маячок неяркий, многие ее обогнать пытаются. И как только проезжающий с ними равняется, полицейский через мегафон начинает его учить жить. Причем, долго и с внушением. Сопровождавший меня сотрудник российского посольства перевел, что дядя в каске не просто говорит типа „не обгоняй!", а рассказывает об опасности, которой водитель подвергает себя и окружающих, превышая скорость. Как только полиция свернула, все понеслись дальше. Благо качество дорог позволяет ехать 180 км/ч, совершенно не беспокоясь. Кстати, в асфальт они добавляют мелкое стекло для лучшего сцепления колеса с поверхностью. Резину, говорят, жрет страшно.

Про спорт

Самыми популярными видами спорта (если судить по магазинам и местам отдыха) являются в Стране восходящего солнца гольф и бейсбол. Тем же, кто любит погонять на машине, достаточно найти ближайший трек, заплатить немного денег и отжигать весь день. Крупнейшие местные гоночные трассы (Fuji Speed Way, Suzuka) также открыты для простых смертных. Простейшее гоночное оборудование, такое как шлемы, перчатки, обувь, продается во всех крупнейших автомобильных магазинах наряду с тюнинговыми глушителями и разными ароматизаторами. Нередко около частного дома рядом с минивэном или седаном представительского класса может стоять чисто гоночный болид с одним сиденьем и каркасом, ожидающий выходных.
Особый разговор – downhill. Это любимое развлечение молодежи, населяющей горные районы Японии. Это банальный парный спуск с горы, только с элементами дрифтинга. Очень опасная и, разумеется, нелегальная дисциплина. Автомобильный экстрим в чистом виде. Главными героями „даунхила" всегда были любимые Toyota AE86. FSZ





ТЕКСТ: Екатерина ГУЩИНА, ИЛЛЮСТРАЦИИ: Елена МЕЛЬЦЕР



В Аргентине тырят… светофоры!

Бывает, перегреются под жарким солнышком и без того горячие аргентинские мачо – и давай шалить. Причем, эдак нестандартно, чтобы все рты поразевали!
Скажем, недавно два скучающих жителя Буэнос-Айреса, вооружившись необходимым инструментарием, вышли на улицу и начали… методично снимать светофоры с перекрестков города.
Полицейский патруль повязал 38-летнего воришку и его 19-летнего напарника на самом оживленном (!) проспекте столицы, когда приколисты свинтили уже 4 светофора и занимались пятым. У стражей порядка буквально отвисла челюсть, когда они увидели, как двое мужчин с абсолютно невозмутимым видом скручивали светофор на глазах у десятков прохожих и водителей. Оправившись от шока, полицейские арестовали злоумышленников и препроводили в участок. По словам стражей порядка, они впервые сталкиваются с подобным преступлением и поэтому не знают , как наказать „шутников“. Ситуация осложняется тем, что сами преступники не могут внятно объяснить мотивы своего поступка. Что характерно: ни один водитель за умыкаемые атрибуты дорожного порядка не заступился – видно, аргентинцам и без них хорошо…

С англичанами не нешутишь…

Британская полиция графства Уилтшир изъяла у молодого водителя его „хонду“ за „антиобщественную езду“. Представители власти утверждают, что 21-летний любитель скорости ранее уже получал предупреждения, но продолжал пренебрегать приличиями на дороге, чем весьма докучал другим участникам движения.
Теперь дорожный хулиган, чтобы вернуть автомобиль, заплатит штраф в 105 фунтов стерлингов и вдобавок оплатит хранение машины на штраф-стоянке. Согласно 59-й главе британского Закона о реформе полиции 2002 года, „транспортное средство может быть изъято (после предупреждения) не только, если водитель нарушает правила дорожного движения, но и если его действия вызывают жалобы, нарекания и раздражение членов общества“. Вы представляете, ЧТО бы началось, введи такую статью у нас?! Все рейсеры остались бы без колес…

Сладкая Кама-сутра



Жительница Бельгии подала в суд на владельца кондитерской, обвинив его в распространении порнографии. Возмущение высоконравственной дамы вызвало специальное предложение магазина ко Дню всех влюбленных – пирожные в виде эротических фигурок. Живущая по соседству с кондитерской женщина была возмущена до глубины души, увидев в витрине марципановые фигурки, изображающие разные сексуальные позы. Она подала на владельца магазина жалобу, обвинив его в аморальном поведении и развращении малолетних. По ее убеждению, выставлять подобную „кама-сутру“ в витрине – все равно что показывать детям порнографию. Но у кондитера Вана Буггенхаута иное мнение на этот счет. Никакой порнографии в своем творении он не видит, указывая на тот немаловажный факт, что у фигурок абсолютно отсутствуют половые органы. „Прохожих очень веселят эти пирожные, и они заглядывают к нам, чтобы купить их в подарок своим женам и подругам“, – говорит Буггенхаут.

Его звали Вкусным Пивом…

В Эквадоре введен новый запрет. Суть его в том, что отныне Управление регистрации гражданского состояния не будет выдавать документы, удостоверяющие личность, лицам с экстравагантными или оскорбительными именами. „Запрет на странные имена был введен несколько лет назад, однако в сельской местности детей продолжают называть, например, Вкусным Пивом, Белым Облаком или даже Международным Конфликтом“, – рассказал журналистам начальник управления Энрике Гарсия. Среди „шедевров“, встречаются и такие, как Начальник Порта, Суперкрепкий Цемент, Спортивная Кавалькада, Трудная Футбольная Победа. В книгах записи гражданского состояния занесены и Злой Чиновник, Святой Дух, Христофор Колумб, Часы Тиссо, Лапа Цыпленка.
А что плохого-то здесь? Ну, вспомнили ребята старые добрые индейские времена, традиции предков! Но ведь никого еще не назвали, скажем, Убийца Янки или Подзатыльник Бушу. Вот тут, конечно, пришлось бы проявить политкорректность…

Девушки, полюбите ганшинка!

Когда-то считалось, что женщины млеют от военной формы. Нацепил какой-нибудь гусар усы и портупею – все, девицы к нему прямо в окно прыгают. Выйти замуж за военного считалось почетным! Теперь, прямо скажем, ситуация изменилась, но кое-кто все еще живет старыми понятиями.
Так, некий 40-летний житель австрийской земли Каринтия решил почему-то, что познакомиться с будущей дамой сердца ему лучше всего поможет… форма местных гаишников.
Раздобыв экипировку полицейского, соорудив фальшивое удостоверение и запасшись автомобильными маяками, похожими на те, что стоят на машинах дорожного патруля, дяденька принялся ежедневно выезжать „на службу“, патрулируя улицы города. Заметив привлекательную барышню за рулем автомобиля, фальшивый страж порядка тут же останавливал ее машину, предъявлял обвинение в нарушении правил дорожного движения и просил показать документы. Удостоверившись, что с правами и техпаспортом все в порядке, „жених“ девушку отпускал.
Возможно, несчастному холостяку и удалось бы в конце концов повстречать свою любовь, если бы не досадный случай. Одна из его „нарушительниц“, попросила лже-полицейского назвать ей его личный номер. После этого бдительная девушка сообщила в полицию о подозрительной личности патрульного. Обнаружив „оборотня в погонах“, стражи порядка разработали коварный план по поимке фальшивого коллеги. Горе-жених был пойман… с помощью переодетой женщины–полицейского!
Бедолагу доставили в участок, где он и признался, что придумал всю эту затею, чтобы познакомиться с девушкой. Австриец рассчитывал, что встретит даму, которая неравнодушна к мужчинам в форме. Вот только он так и не успел найти свою любовь… Сейчас прокуратурой Каринтии против неудавшегося жениха возбуждено уголовное дело.
А вообще-то мужика даже жалко. Не маньяк все-таки и не ради корысти действовал – даже штрафы не брал! „Форсаж“ обращается к австрийским властям с просьбой строго его не наказывать! Женить на настоящей гаишнице – и достаточно!

По материалам сайтов www.ananova.com, Грани.Ру; агентств AP, Reuters, РИА „Новости“, ИТАР-ТАСС, РБК.

Австралийский священник уважает стриптиз

В Австралии, в церкви христианских нудистов, священник призывает единомышленников посещать его службы нагишом. 51-летний пастор Роберт Райт планирует проводить еженедельные встречи членов братства натуристов на нудистском курорте недалеко от Брисбена. Отец Райт, который является приверженцем „голого образа жизни“ уже более 16 лет, сказал, что его службы предназначены для тех христиан, кто уже приобщился к существованию в гармонии с природой, внешним проявлением которого является обнаженность.
В ближайшее время Райт собирается открыть нудистский музыкальный фестиваль под названием „Нагая Кабарита“ (это такая деревенька), где даже охранники будут обнаженными. (А пистолет, пардон, куда вешать? Или дубинку?)
Отец Райт отмечает, что голый – это совсем не значит порочный, поэтому предстоящий фестиваль отнюдь не войдет в историю как второй Вудсток.
„В обнаженности больше христианского, чем людям кажется. Мы не собираемся устраивать сексуальные оргии, мы очень уравновешенные и хорошо воспитанные люди“, – сказал священник.

Тонешь – плати, чтобы спасли!

Туристам, решившим провести отпуск под жарким солнцем гостеприимного чилийского государства, следует принять во внимание новые правила, введенные береговыми спасателями на одном из популярнейших пляжей Сан-Антонио. Предприимчивые хлопцы решили, что их работа должна достойно оплачиваться, поэтому ввели таксу за спасение несчастных отдыхающих, тонущих в волнах Тихого океана.
Конечно, это не означает, что перед заплывом каждый турист обязан прицепить к трусам кошелек. Однако после того как горе-пловца извлекают из морской пучины и приводят в сознание, первым делом ему предъявляют счет за оказанную услугу!
По словам местных властей, поддерживавших нововведение работников пляжа, береговая охрана просто призывает беспечных отдыхающих к бдительности и стремится к снижению количества несчастных случаев. Поэтому оплата услуг спасателей в размере от 60 до 300 долларов будет взиматься с каждого потерпевшего. Льготы – даже для старенъких дедушек, которых случайно смыло с берега волной – не предусмотрены. Ну ладно. А вот если акула вам руку откусила, а потом вас все же спасли – тоже платить? А если – голову?..

Юлий Цезарь заседает в бундестаге

Депутат немецкого бундестага постоянно попадает в забавные и комичные ситуации. Виной тому его громкое имя – Гай Юлий Цезарь.
По словам Цезаря, имя очень помогало ему в продвижении по политической лестнице, но сильно мешает в обычной жизни. Когда он впервые попал в бундестаг и представился, председатель его фракции ответил: „Очень приятно, а я – Наполеон Бонапарт“. „Часто люди мне не верят, – поясняет Цезарь. – Постоянно требуют показать документы“.
Депутат знает историю своей семьи с 1700 года, но вполне допускает, что в числе его предков был и знаменитый римский правитель и полководец.
„Я не могу доказать, что происхожу от римского диктатора, но и полностью исключить такую возможность не могу“, – говорит Гай Юлий.

Учителя минируют школы!

В ОВД города Вилюй (Якутия) позвонил неизвестный и сообщил о том, что в здании школы № 2 якобы заложена бомба. Судя по голосу, звонивший находился в нетрезвом состоянии. На место выехали специалисты, которые никакого взрывного устройства не обнаружили. „Телефонным террористом“ оказался… 33-летний учитель труда той же школы. Свой поступок он объяснил тем, что решил пошутить. А мы-то все на детишек грешим!

О пользе картошки фри

Хозяин голландского кафе обезвредил грабителя… картофелем фри.
Злоумышленник ворвался в заведение и, угрожая хозяину и его супруге пистолетом, потребовал отдать ему выручку. Однако владелец не растерялся и запустил в неудачливого громилу большой порцией картофеля, который только что вынули из кипящего масла. Налетчик, которому, по предварительным данным, было около 16 лет, ретировался. Получил ли молодой человек ожоги в результате попадания классическим блюдом „МакДональдса“ и прочих забегаловок, неизвестно.

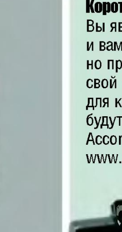
Собака в качестве свидетеля

Курьезный случай произошел в американском суде штата Арканзас. Гособвинители вызвали в суд в качестве свидетеля… собаку. Прокуроров подвела собственная педантичность и аккуратность.
Сотрудники правоохранительных органов предусмотрительно разослали повестки всем знакомым обвиняемого в убийстве Альберта Смита с требованием явиться в суд для дачи показаний. В списке приглашенных оказался и некий Мерфи Смит, которому подозреваемый написал однажды письмо. Однако, к величайшему удивлению людей в мантиях, мистер Смит оказался… 5-летней собакой породы ши-тцу. Брат обвиняемого честно привел зверя в суд для дачи показаний, но охрана свидетеля в зал не пропустила, заявив, что собакам вход воспрещен.
Прокурор Робин Грин извинилась за неудобства, причиненные брату Альберта. Пообщавшись с Мерфи, гособвинитель выразила сожаление, что не может допросить его в суде. Она призналась, что пес очень ласковый и дружелюбный и вполне способен стать хорошим свидетелем на суде по делу своего хозяина, которого обвиняют в жестоком убийстве любовника бывшей жены.



Растяжка GREDDY (задняя)
Предназначена для установки на Subaru Impreza WRX STI. Повышает жесткость кузова. Полезная штука, да и внешний вид вполне достойный.
Цена: $180.

Короткая главная пара КПП от A-T-S&ACCROSS CO. LTD.
Вы являетесь счастливым обладателем автомобиля Honda, и вам хочется улучшить его динамические показатели, но при этом не лезть в недра мотора? Тогда стоит обратить свой взор на такую вещь, как укороченная главная пара для коробки вашей любимицы. Положительные сдвиги будут заметны прежде всего владельцам новых Accord (K24) и Civic Type-R (EP3-K20A).
www.a-t-s-usa.com





Фильтр PIPERCROSS
Установочный комплект на многие машины. Плюс поролоновый фильтр той же марки. Качество – на высоте; время, нужное на установку, – обеденный перерыв.
www.pipercross.ru



Турбина GARRET
„Шариковая“ модель GT3071R. Предназначена для мощных версий 4-цилиндровых моторов. Благодаря конструкции подшипника почти моментально раскручивается и обладает хорошим отзывом.
Цена: $1750.
www.altuning.ru

Маслоуловитель картерных газов GREDDY OIL CATCH TANK
Качественный высокотехнологичный продукт от авторитета японского тюнинга, компании Greddy. Штуковина, будучи врезанной в магистраль отвода картерных газов, будет с удовольствием удерживать в себе масляные пары. Да и выглядит красиво!
Цена: $150.
www.altuning.ru

Амортизаторы TEIN
Гравийная подвеска. Усилена, имеет большой ход и 16 регулировок отбоя/сжатия. Данный комплект предназначен для установки на Toyota Celica GT-Four ST205. Может дополняться блоком для регулировки амортизаторов Tein EDFC.
Цена: $3500.
www.altuning.ru



Наклейка-реплика NISMO-JGTC
Хотите чтоб ваш боевой „Скай“ выглядел еще страшнее и был похож на болид Японского кузовного чемпионата? Тогда вам прямая дорога в стайл-ателье Decal.ru. Это точная копия „нисмовского“ GT-R'а, но прекрасно будет смотреться и на „Альмере“.
www.decal.ru

Мультиметр FK AUTOMOTIVE
Нет ничего „понтовей“ здоровенного тахометра. А уж если в него встроен датчик давления наддува, температура воды и давления масла!.. Этот привлекательный и полезный тахометр идет в комплекте со всем необходимым – с установочными железяками, проводами и даже „shift lamp“.
www.xenon.lv



Ксенон H1 INTERPOWER
Комплект качественного ксенона для вашего автомобиля. Лампы с температурой свечения 8000 K – залог качественного освещения дорожного полотна. Установщики выделяют данный комплект из массы аналогов благодаря наличию всех креплений и, что особо важно, проводов достаточной длины, гарантирующих беспроблемную установку на автомобиль. В наличии есть комплекты под большинство фар современных авто.
Цена: $370.
www.xenon.lv

ТЮНИНГ автомобилей

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



ЖУРНАЛ ДЛЯ ТЕХ, КТО ЗАМЕТЕН В ПОТОКЕ



MP3-плеер IRIVER IFP-795
Очень удобная штука. Места не занимает: сунул в карман – и дискотека с тобой в течение 40 часов. Ну что еще можно сказать о плеере фирмы, которая специализируется исключительно на плеерах?!
Цена: 6399 руб.

Фонарь VARTA MINI LED KEY
Вот так идешь, ключи на пальце вертишь, фонариком светишь, потом опять вертишь, и снова светишь… Короче, первый парень на деревне. А все потому, что светодиодный фонарь с алюминиевым держателем для ключей приобрел.
Цена: 349 руб.



Настольный штатив VELBON
По телику самый умный всегда идет за пивом. А в жизни он скорее всего всех фотографирует. Штатив для фотоаппарата создан для того, чтобы подобной несправедливости не было. За пивом штатив, конечно, не сходит, но вот от работы внештатного фотографа для собственной компании избавит.
Цена: 59 руб.

Экран ACER 1711
Внимание! Последние новости. По стране резко увеличилось число мониторов-самоубийц. Аналитики объясняют данную ситуацию модой на ЖК-экраны. Уважаемые обладатели мониторов с электронно-лучевой трубкой, просим вас немедленно сдать в утиль ваши немодные экраны! Дворники устали натыкаться на трупы данных технических средств и грозят забастовкой.
Размер: 17. Яркость: 250 кд/м^2. Размер пикселя: 0,264x0,264 мм. Контрастность: 400:1. Время отклика: 25 мс. Угол обзора по горизонтали: 140 градусов. Угол обзора по вертикали: 125 градусов.
Цена: 9999 руб.

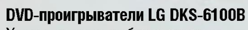
Вещи предоставлены магазином "Техносила". Адрес: Волоколамское шоссе, д.103.



Универсальный пульт KAMELEON 8204
Господа сибариты, все к вашим услугам! Этот универсальный пульт управляет четырьмя устройствами любого производителя: телевизорами, видеомагнитофонами, DVD и SAT/Cable (включая Freeview Boxes). Ну разве что в носу не ковыряет! Несколько анимированных вариантов уникального электролюминесцентного экрана подсвечиваются при нажатии на дисплей, и вы видите только необходимые для управления кнопки. Одним словом, лепота!
Цена: 3399 руб.

Часы GEMBIRD F-WATCH 512 MB 2.0
Помните такую КВНовскую шутку: донецкие умельцы изобрели наручные часы для шахтеров. В темноте они светятся, поддерживают интересный разговор и дружески похлопывают по плечу. Так вот это про эти часы. Честное слово!
Цена: 4149 руб.

Коврик для оптической мыши NOVA MICROPTIC
Любому животному, даже техническому, нужен свой угол. Завел оптическую мышь, будь добр – подстели животине коврик. За мышиной-то ухаживаешь, подумай и о бедной маленькой скотинке. Ты ее, между прочим, часами лапаешь, а она ни слова в ответ. Кротость должна вознаграждаться!
Цена: 139 руб.



DVD-проигрыватели LG DKS-6100B
Ходить в кино любят миллионы людей. У каждого из них своя особенная манера дышать, чихать, кашлять и реагировать на происходящее на экране. Чтобы каждый раз при просмотре очередного киношедевра не слышать вокруг себя нечто вроде лошадиного „гы-гы", свинячьего „чвак-чвак" и слонячьего „топ-топ", достаточно просто приобрести DVD. И смотреть кино дома.
Воспроизводимые диски: DVD, VideoCD, AudioCD, MP3, CD-R, CD-RW, MPEG-4, JPEG, DivX, VCD, SVCD. Функция караоке (в комплекте караоке-диск на 3000 песен и микрофон).
Цена: 6499 руб.



Играем с Pioneerом

ЛЮБИМОЙ МАШИНЕ – ОТЛИЧНУЮ МУЗЫКУ!

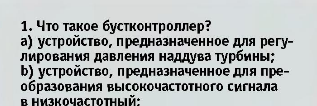
Дорогие друзья, здравствуйте!
Стартовый тур призового конкурса, который „Форсаж“ проводит совместно со знаменитой фирмой Pioneer, завершен. Есть первые победители, но сначала – правильные ответы. Итак:

1. Что такое цифровые задержки?
Правильный ответ: в) функция магнитолы, позволяющая расположить динамики как бы на равном расстоянии от слушателя.
2. Каким тиражом вышел первый номер „Форсажа“?
Правильный ответ: а) 62 300 экз.
3. Что означает латинская буква „P“ в названиях магнитол марки Pioneer, например: DEH-P7700MP?
Правильный ответ: с) наличие в устройстве шины IP Bus – для управления другими устройствами.

ПОБЕДИТЕЛИ

В первом туре приняли участие 618 человек. Правильно ответили на все три вопроса 58 – они-то с шестью очками и являются лидерами в борьбе за суперприз – головное устройство. Чтобы разыграть три „малых“ приза, пришлось прибегнуть к жребию, который назвал имена счастливчиков.
Вот они:
Артём Коновалов (Свердловская обл.);
Александр Новиков (Воронеж);
Михаил Огурцов (Москва).
Поздравляем!!!

Вопросы второго тура:



1. Что такое бустконтроллер?
a) устройство, предназначенное для регулирования давления наддува турбины;
b) устройство, предназначенное для преобразования высокочастотного сигнала в низкочастотный;
c) устройство, предназначенное для расширения возможностей (перепрошивки) штатной магнитолы автомобиля.

Цена вопроса – 1 очко.

2. Как звали девушку-модель, украсившую обложку второго номера „Форсажа“ за декабрь 2004 года?

a) Варвара;
b) Татьяна;
c) Ульяна.

Цена вопроса – 2 очка.

3. Какие 13-сантиметровые компонентные колонки повышенной мощности сделаны специально для автомобилей семейства „Лада“?

a) TS-A131C;
b) TS-1331C;
c) TS-1339R.

Цена вопроса – 3 очка.

Ответы следует отправить не позднее 28 апреля 2005 года.
Продолжение – в следующем номере „Форсажа“.

Полагаем, нелишним будет напомнить

ПРАВИЛА УЧАСТИЯ:

1. Ответы, пожалуйста, отправляйте в редакцию не позднее срока, указанного в условиях каждого тура конкурса. (Две недели со дня появления номера в продаже.) „Опоздавшие“ письма в расчет приниматься не будут.
2. Ответы принимаются по электронной почте или в письменном виде, с обязательной пометкой в „теме“ или на конверте „Конкурс такой-то“ (на случай, если их будет в номере несколько). Пожалуйста, как в бумажном, так и в электронном письме указывайте свои Ф.И.О и ТОЧНЫЙ домашний адрес! С индексом!!! Иначе призы могут до вас не доехать...
3. Мы играем по принципу: один участник – один вариант ответов. В случае получения нескольких вариантов ответов с одного почтового или электронного адреса в конкурсе участвует письмо, пришедшее первым.
4. Дата отправки на выявление победителей не влияет: мы понимаем, что с Дальнего Востока письмо идет много дольше, чем из подмосковного Долгопрудного, а электронная почта есть не у всех. (Тем не менее – см. пункт № 1.)
5. За каждый правильный ответ дается определенное количество очков – в зависимости от сложности вопроса. Победителями тура объявляются участники, набравшие максимальное число очков; если таковых оказывается больше, чем предоставленных призов, счастливчиков выберет жребий.
6. В конкурсе, состоящем из нескольких раундов (туров), действует накопительная система очков. Очки, набранные в каждом туре, суммируются; суперприз получает тот, кто в итоге наберет наибольшее количество баллов. При равенстве очков у двух или более участников опять-таки применяется жребий.
7. Редакция и фирма-спонсор оставляют за собой право вручать специальные утешительные призы „пострадавшим“ при жеребьевке.
8. Призы не обмениваются; организаторы конкурса не могут нести ответственность за работу почты России в плане сохранности и времени доставки призов. Просьба отнестись к этому с пониманием!
9. Победитель может самостоятельно забрать свой приз, заранее уведомив об этом редакцию „Форсажа“ по телефону, электронной почте или телеграммой.
10. Нарушение участником одного из условий игры в каким-либо туре аннулирует все набранные в данном раунде очки.

Желаем удачи! Призы ждут своих владельцев!!!

Вы можете выиграть:



Акустическая система TS-A 117C



Сабвуфер TS-W256DVC

4-канальный усилитель GM-6100F



Суперприз: головное устройство DEH-P7700MP

ТЕКСТ: KaFkA, ФОТО: Paul AERODECK

555

Subaru Impreza WRX, наверное, одна из самых тюнингуемых матин. (По крайней мере, из тех, что покупаются новыми.) Единственный конкурент, пожалуй, „митсубисиевский эвик". Что ж, вполне понятно: чемпионская родословная, мощный мотор и, конечно, столь заманчивый при наших девяти месяцах зимы полный привод. Но только есть у такой популярности и обратная сторона. Бешеный спрос на марку очень часто убивает весь кайф от владения спортивной машиной…

SUBARU IMPREZA WRX STi



SUBARU IMPREZA WRX STi



Вроде бы все классно: красивая (чаще всего синяя) тачка с породистым норовом, на больших колесах, с „тууурбой"... А не радует. Глянешь по сторонам, а в пробке еще пять таких же. Со всех сторон окружили. Тоже все синие, естественно... Так что фирменная „эв-эр-цешная" раскраска очень даже к месту. Хотя, как ни обидно, и она уже не редкость.

С тюнингом Subaru Impreza тоже все довольно незамысловато; по крайней мере, на первый взгляд. „Турба" – значит, будем поднимать давление. Поставим „нулевичек", контроллер какой-нибудь. Но в первую очередь – выпуск. И вовсе не для того, чтобы получить лишних (лишних не бывает! – *Прим. ред.*) пять лошадиных сил, а только для звука. Ведь если вы, сидя на девятом этаже сталинского дома, за стеклопакетами слышите раскаты утробного баса, то сомнений нет: это „Суба" с тюненным выпуском.

На этой WRX STi не стали экономить и ставить одну лишь catback-систему (то есть выпуск от катализатора), а заменили как приемную трубу (down pipe), так и короткий „приемник" турбины (up pipe), и сам выпускной коллектор. Таким образом, выпуск получается абсолютно свободным. Использовались компоненты двух известных японских фирм: приемная труба и выпуск – A'PEXi, up pipe и коллектор – Tomei. Вроде, чего же более, но создатели пошли на некоторые хитрости и применили собственное „ноу-хау", что, по их заверению, сильно приблизило к цели, о которой речь пойдет дальше. Тайна, правда, упорно не раскрывается. „Конкурент не дремлет!" – таинственно заявил Алексей, технический директор компании.

Если дальше продолжать тему „самой популярной машины", то, естественно, на одном выпуске далеко не уедешь. Он сейчас есть на каждой второй Subaru WRX. Поэтому штатную турбину сменили на „улитку" малоизвестной пока японской (естественно) фирмы Power Enterprise. Эта турбина не имеет встроенного клапана сброса избыточного давления, поэтому необходимо было установить наружный. На его роль был выбран агрегат Sard Racing.

Изначально было решено проверить на этом WRX, сколько можно снять с мотора EJ207 без вмешательства непосредственно в его недра. То есть только за счет замены навесного оборудования, ну и, ясное дело, правильной настройки планировалось снять как можно больше лошадей с двух литров японского „опозита".

Если нельзя увеличить объем и обороты, нужно дать больше холодного воздуха и обеспечить мотор необходимым количеством бензина. Для беспрепятственной подачи воздуха стандартные коробки-ящики с фильтром выкинули и установили впуск с „нулевиком" A'PEXi Power Intake. Охлаждается же поступающий воздух фронтальным интеркулером Greddy RSP-L. Замена родного „кулера", который стоит горизонтально на моторе (отсюда и знаменитый „заборник" на капоте), на „фронталку" – одно из самых важных мероприятий. Во-первых, размер „кулера", который можно запихнуть перед бампером, намного больше, он может быть толще, да и воздух, поступающий спереди, лучше охлаждает. Что же касается увеличивающейся при этой операции длины впускных труб, то она с лихвой компенсируется новой „турбой".

Апгрейд топливной системы также проведен комплексно и по „классическому" сюжету. Форсунки, способные прокачивать 800 „кубиков" в минуту; насос от Power Enterprise –



255 литров в час. Давление топлива можно отрегулировать специальным прибором A'PEXi Type C.

А теперь о настройке. Это самое тяжелое и ответственное дело. Как вы могли заметить, на машине не установлены никакие контроллеры и „улучшайзеры". Вместо этого компьютер заменили легендарнейшим Motec. Это, пожалуй, самая известная марка гоночных компов. Причем, помимо обычной настройки работы мотора, у этого блока есть еще куча очень интересных свойств. Например, так называемый „антилаг", позволяющий держать давление, создаваемое турбиной на уровне 0,4–0,6 Бар при закрытом дросселе, уменьшая или вообще убирая „турбояму". Достигается это с помощью одномоментной корректировки карт топлива и зажигания. В момент закрытия дросселя начинают действовать именно эти карты с сильно запаздывающим зажиганием и открытыми форсунками. То есть вместо выхлопных газов турбину раскручивает чистый бензин, сгорающий на ее лопатках. Вторая интересная функция – „лонч-контрол" или, по-русски, контроль старта. При старте, например на дрэге, просто жмешь „тапку в пол", а обороты сами держатся на заданном уровне. Фактически это обычный электронный ограничитель оборотов, но регулируемый и работающий только когда нужно. Такая функция позволяет, во-первых, стартовать с „полного дросселя", во-вторых, не полностью сосредотачиваться на своевременном отпускании сцепления. Но и это еще не все! Как все знают, при переключении передач и, соответственно, отпускании педали газа, обороты падают, как и давление турбины, и просто мощность. Motec же позволяет переключаться, держа педаль газа „в пол"; все остальное делает электроника. Для этого на сцепление устанавливается специальный концевик, подающий сигнал Motec'у, что „сцепуху" выжали. Затем в дело вступают очередные карты, изменяющие обороты мотора до оптимальных, и, в зависимости от скорости переключения, „подбрасывающие" обороты. Наконец, последнее – 10-позиционный переключатель настроек, которые можно запрограммировать на все случаи жизни, будь то дрэг, ралли или путь до ночного клуба (хотя вряд ли это будущее описанной выше машины).

Но все равно главное – возможности настройки двигателя; именно благодаря точной настройке с данной Subaru планируется снять больше 400 л. с. И все, фактически, за счет замены турбины и выпуска с впуском! Мягко говоря, великолепный результат. FSZ

Благодарим компанию AI Tunin... за предоставленный автомобиль

Список доработок

Двигатель
Турбина Power Enterprise P1820.
Перепускной клапан Greddy Type R.
Фронтальный интеркулер Greddy RSP L.
Waste Gate Sard Racing.
Выхлопная система A'PEXi GT Spec.
Приемная труба A'PEXi GT Spec.
Up pipe Tomei.
Выпускной коллектор Tomei.
Радиатор охлаждения A'PEXi GT Spec.
Топливный насос Power Enterprise 255 л/ч.
Форсунки Power Enterprise 800 куб. см.
Впуск A'PEXi Power Intake.
Регулятор давления топлива A'PEXi Type C.

Электроника
Приборы контроля Defi BF.
Блок управления двигателем Motec M800.

Подвеска
Растяжки стоек и нижние подрамники Cusco.

Внешность
Колеса OZ racing r18.
Передний спойлер Cusco.
Раскраска SWRT 2004 года.

Внутри
Сиденья Recaro.


Дикая К



ТЕКСТ: Dan WILLIAMSON, Олег БОРИСОВ, ФОТО: Jenny G

Со скуки...



Когда Эшу Фэйнту стало скучно, он пошел и купил Citroen Saxo VTS, чтобы чем-нибудь себя занять. Получилась эта заряженная двухтональная валторна.







Вам знакомо чувство полной и всепоглощающей скуки? Как вы с ней справляетесь? Смотрите шоу с очередными придурками? Мучаете комп, играя в San Andreas? Упиваетесь чаем? Меланхолично чешете за ухом кота? Или выходите из дома и покупаете машину для тюнинга?

Когда инженера Эша Фэйнта заела скука, он так и сделал. Сплин на данного джентльмена нападет часто – уж больно быстро ему все надоедает. Когда стало достаточно аналога Mk3 Escort, он переключился на стандартный Clio 1,2 Versailles. Но вскоре парню надоела и эта машина. Да так, что он решил продать ее своей сестре и сконцентрироваться на переделывании нового автомобиля. Развлекался какое-то время, но потом кураж снова куда-то пропал, и вот он опять наедине со своей скукой...

Ну и что он сделал?

„Мне все надоело до чертиков, и я решил пойти и потратить кучу денег на Saxo, – сказал нам Эш. – Я знал, что не хочу красную тачку и не хочу новую. В конце дня я выложил семь „штук" за серебряный VTS 98-го года. Уф, дело сделано!"

Все по-честному. Теперь у него было чем занять свое свободное время – переделать автомобиль.

Машина уже была оснащена 15-дюймовыми пятилучевыми дисками и опущена на 60 мм на неизвестных передних пружинах и регулируемом заднем торсионе; имела сиденья Sparco и переделанную заднюю полку того же цвета.

Все это действительно выглядело круто для начала, пока наш инженер не зашел на www.SaxoSportsClub.com. Эмоции его были сродни тем, что возникают у бедового пацана, впервые открывшего журнал „для взрослых". Типа: ух ты, блин, вот это да!!! „Протащившись" от увиденного, Эш принялся составлять список необходимых покупок.

Мистер Фэйнт не из тех, кто тратит деньги на вещи, которые может сделать сам, поэтому он установил комплект бамперов D&M Katana, прессуемых прямо на машине, а затем снимаемых как единое целое для окрашивания. Он также проделал большую работу по отделке автомобиля и созданию „злобного" вида, что наряду с двухцветной окраской изрядно отличает этот Saxo от других.

Действительно, начиная с капота Pro Comp и заканчивая слегка тонированными стеклами, в машине мало что не претерпело изменений – даже такая грозная деталь, как передний бампер.

Нет, все-таки забавные эти островитяне-папуасы! (Мы англичан имеем в виду.) Хорош скучающий субъект, выполнивший самостоятельно большинство работ!

И, главное, – что он дальше-то будет делать? Может, Эшу прикупить в России бывший в употреблении потрепанный космический корабль? FSZ

Технические характеристики

Двигатель
1,6 л, 16-клапанный VTS.
Самостоятельно сделанные „кит" воздушного фильтра, цветовое обозначение деталей, порошковое покрытие теплозащиты выхлопа и клапанной крышки.

Тормоза
Передние диски 285 мм 306 GTi-6.
Тормозные колодки Red Dot, заводские диски, рассверленные.

Подвеска
Растяжка Sparco.
Передние опущенные пружины – 60 мм, регулируемый задний торсион.

Диски и шины
TSW Spider 7x17 дюймов.
Pirelli P7000 205/40x17.
Avon 205/40x17.

Внутри
Сиденья Sparco.
Трехточечные ремни Sabelt.
Накладка на ремни Corbeau.
Манжета ручного тормоза Momo.
Установка разных „фишек" серебряного и красного цветов, ручки коробки передач из сплава красного цвета.
Руль Simoni Racing.
Кнопки на дверях вместо ручек.
Приборы из нержавеющей стали.
Стойки в карбоновом стиле.

Снаружи
Передний бампер.
Боковые обтекатели и задний бампер – D&M Katana.
Самодельная отделка переднего бампера.
Капот Pro Comp.
Окрашенные колпаки для фар.
Зеркала M5.
Стекла с различной степенью тонировки.
Алюминиевая крышка бензобака.
Прозрачная передняя оптика.
Скругленные панели дверей.
„Злобная" крышка багажника.
Окрашенная задняя оптика In-Pro с удаленным стеклом.
Крышка багажника на магнитах, без щетки заднего стекла.
Спойлер – Nissan Micra.

„Навороты"
Головной блок – Kenwood CD.
MP3-плеер M-Station, установленный в центральном вентиляционном отверстии.
Два 4-канальных усилителя Autoleads Mutant 4050 и один двухканальный усилитель 2050.
Кабели – Autoleads.
12-дюймовый сабвуфер Autoleads.
6-дюймовые коаксиальные и 6,5-дюймовые динамики в дверях, в самодельных подиумах.
Полка – Shelf.
Неоновая подсветка.
Сигнализация Clifford 600.



ТЕКСТ: Dan WILLIAMSON, Вереника МАХЛИНА, ФОТО: Jenny G



Новорожденный

Девять долгих и мучительных месяцев Ник Хинде „вынашивал" в своих мастерских железного младенца, чтобы наконец появилась на свет эта сногсшибательная Toyota MR2. Сначала обладатель сего сокровища не хотел раскрывать нам тайну рождения этого чуда, но в итоге нам все же удалось его разговорить и узнать, откуда же берутся такие „детки".



ИНТЕРЬЕР
„Киту", выбранному Ником для своей Toyota, явно не хватало соответствующего яркого продолжения. Ник не долго думал и покрыл руль голубой кожей, отполировал спицы. „Очень люблю кожаную отделку. (Greenpeace тебе покажет! – *Прим.* авт.). Я попросил друга из мастерской заняться салоном. С его легкой руки руль оделся в голубую перфорированную кожу двух тонов. Исполнено качественно и выглядит шикарно!"

„Ништяк, завтра она будет готова, командир! Будет как новенькая! Не волнуйся: пару дней – и все готово..." Вот такие фразочки Ник слышал каждый божий день, приезжая за своей MR2 в „бодишоп", куда отдал ее в надежде подготовить машину к шоу, на которое его пригласил друг.
„Роб из компании Wheelmania попросил мою красавицу для их стенда. Почему бы и нет? Я с радостью согласился помочь и тут же направился в мастерскую, предполагая, что недельки за две мужики справятся. Объяснил им, что и как, и спокойно поехал домой. Увы, уже в следующий приезд я понял, что попал по-крупному влип. А вы бы что подумали, услышав от одного местного „бойца", что на „кит" уйдет месяца два с лишним, не меньше..."
Короче, с шоу, из-за которого, в общем-то, и была заварена вся эта тюнинговая каша, Ник пролетел и сильно по этому поводу расстроился. Ну, еще бы: в сфере тюнинга он не первый год; за спиной больше двух десятков перевоплощенных авто, среди которых были и Golf, и Prelude, и даже Chrysler Neon; столько раз он забирал призы на различных мероприятиях – и вдруг такой облом!
Но вот чем английские дядьки сильны? После неудач они в запой не уходят (хотя по стаканчику виски с горя, наверное, пропускают!) и по новой засучивают рукава.
С MR2 все равно нужно было что-то делать! Ник решил во что бы то ни стало отыграться за свою оплошность и вознамерился создать Toyota, подобных которой свет еще не видел. Работа затянулась на символичные девять месяцев, и „бодишоп" стал походить на зал ожидания в родильном доме...
„Я решил было остановиться на „ките" F355, но неожиданно под руку подвернулся VeilSide, и я не удержался, чтобы не рискнуть. Тем более, что тогда как раз работал в конторе, барыжащей этими „китами", и цена для меня не имела никакого значения. Единственным, что я купил на собственные сбережения, стала краска Rage, но и этого было достаточно для мелкого разорения: 85 фунтов за пол-литра – свихнуться можно! Там что же – чистое золото?"
Любой, кто имел дело с большими суммами, которые надо вкладывать в еще не доведенный до конца проект, поймет страх тюнингера перед неудачным экспериментом – машину перекосит на первом же повороте. (Вот так же некоторые будущие родители еще до рождения ребенка опасаются, что любимое чадо будет отрывать головы медведям и писать мимо горшка.) К счастью, в случае Ника результат стоил вложенных сил и средств.
Наиболее эффектно Toyota MR2 выглядит, когда попадает под лучи солнца: цвет kingfisher blue переливается всеми цветами радуги. Хинде говорит, что это задумывалось, главным образом, как приманка для прекрасной половины человечества... Ну и что – срабатывает? На эту тему Ник почему-то не распространяется. Но не удивимся, если через несколько месяцев из этой потрясающей тачки будет раздаваться бодрый писк Хинде-младшего... FSZ

Список доработок

Двигатель
Четырехцилиндровый двигатель 16 V, объемом 2,0 литра. Чипованный, с выпуском от Scorpion.

Тормоза
Стоковые со спортивными тормозными колодками.

Подвеска
Стандарт, плюс пружины с занижением на 55 мм.

Колеса
Диски 18-дюймовые Wheelmania Montana.
Покрышки – 225/40x18 Nankang tyres.

Интерьер
Салон перешит в синих тонах (два цвета), нестандартный руль, рычаг КПП + дополнительные указатели – давления масла, наддува и напряжения бортовой сети.

Экстерьер
Аэрокит – VeilSide, алюминиевый спойлер, окрас.



ТЕКСТ: den, ФОТО: Paul AERODECK

О пользе „мокрого дела"

Всегда считал, что фразы о „пафосности" и „понтовости" москвичей сильно преувеличены. А высказывания коллег по цеху, что, мол, так уже надоели эти турбомонстры, в них все одно и то же, не сильно принимал в расчет. Однако этот „вазик" все перевернул.



ВАЗ-2110

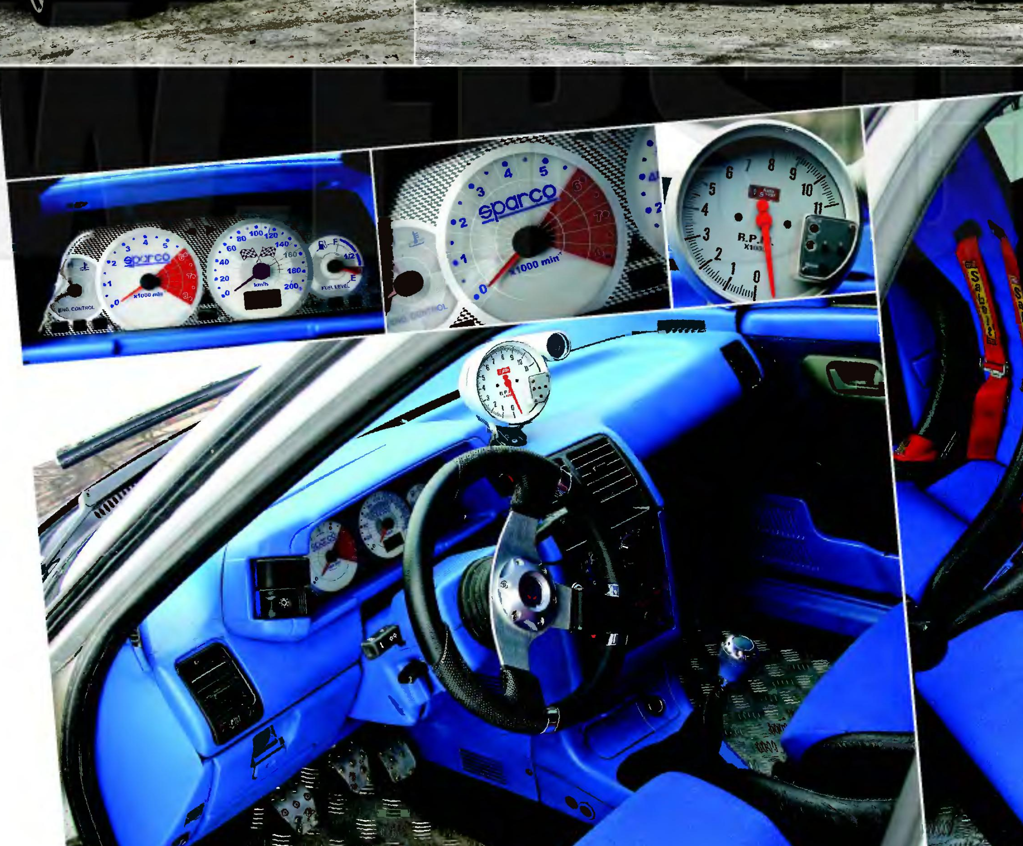
ФОРСАЖ 78 RUS



авто... Любопытных приходится в буквальном смысле разгонять...
Апофеозом стало открытие багажника. Синий баллончик с веселящим газом только в столице вызывает продолжительный зевок. Тут же – всплеск эмоций, как у „хондовода" VTEC или „ниссановода" SKY. И, в принципе, поделом: львиная доля заявленных лошадей пасется именно тут. Не надо скепсиса – это не та сухая система, к которой все привыкли. Здесь стоит прямой впрыск закиси азота (мокрая система) – а она способна на многое! Именно комплект „мокрого дела" выдает кратковременную прибавку в 150–200 диких „скакунов". Так что заявленные показатели недалеки от истины! FSZ

ВАЗ-2110

А началось все довольно банально – проверенный источник сообщил, что где-то на окраинах северной столицы пасется чуть ли не четырехсотсильный „таз", да еще и атмосферный. С двигателем, собранным на основе вазовского блока. Чудеса, да и только! Тем не менее, особо кочевряжиться мы не стали и собрались в дорогу.
Питер зимой не сильно любит встречать гостей. На улице холодно, воздух влажный, к тому же, кроме „бигмачной", ничего на Невском в 8 утра не работало... В общем, настроение – не фонтан. Впрочем, после пары чашек кофе и встречи с Дмитрием (представителем компании, подготовившей машину) нам существенно полегчало. Общественный транспорт мы сменили на частный, и жизнь начала налаживаться.
Сколько езжу по действительно прекрасному Питеру, не могу понять, на чем можно там передвигаться? На танке? Питерцы, ответьте – у вас дороги бомбят? Каждый месяц?
Бокс с искомым „тазиком", на самом деле, был где-то на окраине (где – я так и не понял; видимо, это секретная лаборатория по производству „супертазов"). Я видел машину на фотографиях и особо ничего от внешности не ждал. Да, обвес достаточно оригинальный, полупрозрачный капот, бамперы, пороги, крыло и немного оракала... Хотя такие элементы, как заваренные задние двери, от моего внимания ускользнули...
Ладно, суть не в этом. Когда мы подошли к боксу и машину завели для дальнейшей транспортировки на пост мойки, на звук рычащего прямотока собралась большая половина всех обитателей СТО (прям как акулы на запах крови). Уже тогда мы с фотографом переглянулись – может, мы чего не видим в этой „тачанке", а остальные видят. Да нет, с виду обычный тюненный „тазик". Ну, неплохо тюненный... Ладно – более чем неплохо, особенно внутри! Со слов разработчиков, в этой „двенашке" (точнее ВАЗ-21123) сидит двигатель объемом 1,8 (16 клапанов, соответственно), переделанный из 1,5-литрового толстостенного блока, с 79 коленвалами, 84 поршнями и кубковыми распредвалами (кубок 2001 года). Как водится, доработана ГБЦ (каналы, соосность, седла, полировка), впуск (естественно, от Pro Sport), ресивер SVR и выпуск („паук" 4-2-1 с оконечником от той же американской конторы, что и впуск).
На выходе (опять-таки со слов разработчиков, которым у нас нет оснований не верить) мощность составила 189 „лошадей", крутящий момент истины – 219 Нм. Почти хондовские показатели.
Но это-то все внутри, а снаружи... Мы дождались натурных съемок... Люди! (Я прежде всего обращаюсь к москвичам и вообще всем „не питерцам".) Что происходит на улицах при появлении этой машины! Просто массовая шизофрения. Народ вокруг буквально с цепей срывается. Через одного пытаются погоняться, ну или, на крайний случай, просто обогнать и посмотреть, что это... Съемки проходили в одном из питерских парков. Обычный такой парк, где по вечерам жители окрестных домов выгуливают своих домашних тварей, а днем молодые мамашки своих не менее молодых отпрысков.
И здесь картина повторяется. Вся, за редким исключением, „целевая аудитория" парка и близлежащих домов интересуется сим



Технические характеристики

Двигатель
1,8 л, 16 кл. (сделан из 1,5 толстостенного блока).
Коленвал – 79.
Поршни – 84.
Кубковые распредвалы (кубок 2001 г.).
Доработанная ГБЦ.
Впуск – фильтр Pro Sport, ресивер SVR.
Полный прямоточный выпуск („паук" 4-2-1, пламегаситель „Симонс", банка Pro Sport).
Мощность – 189 л. с. (показания стенда).
Крутящий момент – 219 (показания стенда).
Степень сжатия – 11 куб. см.
Прямой впрыск закиси азота (200 л. с. – мокрая система).
Flamer kit SRT Hellfire.

Ходовая
Koni-sport (амортизаторы + пружины).
Рейка с измененными характеристиками.
Задние дисковые тормоза.
Полиуретановые сайлент-блоки.
Задняя балка с измененными характеристиками.
17-е диски.

Трансмиссия
КПП – 7-й ряд, 6-я передача, пара 4,3.

Экстерьер
Эксклюзивный обвес (единственный экземпляр, слеплен по специальному заказу).
Эксклюзивный кузов (заварены задние двери, вырезано окно в капоте, заглажена задняя дверь, убраны личинки замков, спойлер Pro Sport, неоновая подсветка).
Графика по кузову.
Задняя оптика Pro Sport.

Интерьер
Полностью переработанный салон (два ковша, профнастил, цветовой дизайн).

ТЕКСТ: Carolgees, Олег БОРИСОВ, Фото: Michael WHITESTONE

Агрессивный окрас, безупречная фибергласcовая конструкция, куча динамиков и впрыск „закуси“ помогают этому купе обойти своих конкурентов. Привычка – дело серьезное.

Гонки по хайвею

HYUNDAI COUPE



Интернет. Лучшее изобретение последнего времени, позволяющее вести современный бизнес по всему миру. Когда важные шишки в шикарных костюмах и с толстыми кошельками начали торговать в Интернете, они, наверное, и не представляли, что были не единственными, кто пользуется всемирной паутиной для извлечения выгоды.

Стив Шенкс, или „дед“, как его называют местные рейсеры, является 42-летним руководителем IT-компании. Когда он не работает в Сети, то с остервенением гоняет по „информационному суперхайвею“ в поисках деталей для своего обожаемого Hyundai Coupe. „Попытка найти что-нибудь для мотора этого монстра превращается в ночной кошмар, потому что он относительно новый и немногие по нему специализируются“, – объясняет „дед“, словно оправдываясь за то безумное количество времени, которое он тратит на обшаривание сайтов в поисках новой покупки.

Все это началось с простого спойлера. Вернее спойлера от Porshe 911, найденного опять же



Машина Стива имеет открывающиеся вверх двери в стиле Lamborghini.

Конструкция в багажнике увенчана баллоном с закисью азота.

в Интернете. Необычный и довольно яркий выбор для первого тюнинга, но как только спойлер был поставлен, он немедленно вдохновил Стива на новые подвиги. Одно изменение влекло за собой другое и, прежде чем мистер Шенкс остановился, он уже „просвистел" гораздо больше денег, чем первоначально планировал.
Наш герой подсчитал, что в действительности, включая стоимость самого автомобиля, он потратил на своего любимца почти 50 тысяч фунтов стерлингов! Но дело не только в деньгах.
„Раньше каждые выходные я играл в гольф, но потом начал заниматься машиной, и вот результат: я уже восемь месяцев ни разу не махнул клюшкой", – смеется Стив.
Один взгляд внутрь багажника – и вам станови́тся понятно, почему этот британский товарищ тратит все свободное время на свой тарантас. Безупречная, выполненная по спецзаказу фиберглассовая конструкция, спроектированная и сделанная компанией Sextons в Саутгемптоне, выдает тонны любимой Стивом музыки 50-х годов с помощью оборудования Precision Power и нескольких динамиков Directed. Данные навороты в своем авто он любит больше всего – в том числе из-за пары беспроводных пультов для того, чтобы порубиться на PS2.

Осуществляя инвестиции в машину, Стив несколько раз посетил компанию Twisted Vision. Это фирма-новичок, только начавшая атаковать рынок тюнинга. Здесь поставили грозную решетку радиатора и открывающиеся вверх двери в стиле Lamborghini.
„В следующем году парни собираются сконструировать для меня обвес, и я подумываю одновременно с этим перекрасить машину", – рассуждает Стив, который уже поменял заводской красный цвет на красный с золотым от Rage.
В наступивший теплый сезон наш рейсер планирует хорошенько „позажигать" на этом купе, а потом поменять его на Nissan 350Z. „Но я не собираюсь тюнинговать его, – глубокомысленно заявляет он. – Я не хочу делать больше, чем для купе, это точно. Ну, может быть, опущу его, поставлю реальные диски... Возможно, немного музыки и..."
Даже не закончив фразу, Стив посмотрел на меня и фотографа Майкла взглядом, в котором было написано: „У меня, наверно, нереальный сбой программы в мозгах".
Да, видимо, нескоро Стив закончит свои гонки по информационному суперхайвею... Интернет- и автозависимость не лечатся! FSZ

Технические характеристики

Двигатель
2,0 литра.
„Мокрая" система впрыска закиси азота.
Выхлоп из нержавеющей стали Powerflow.
Впуск Ractive.

Тормоза
Тормозная система Brembo GranTurismo – 4-поршневые суппорта с дисками 305 мм.
Тормозные колодки Brembo.

Подвеска
Пружины PI, опускающие кузов на 40 мм.
Растяжка Shark Racing.

Диски и шины
Диски Alessio Mito 8x18 с шинами Yokohama Parada 225/40.

Внутри
Отделка алькантарой центральной части сидений и вставок на дверях.
Рифленые коврики и пороги.

Снаружи
Передняя решетка радиатора Twisted Vision.
Задний спойлер Porsche 911.
Обтекаемые хромированные задние фонари.
Двери Twisted Vision в стиле Lamborghini.
Красно-золотая краска Rage.

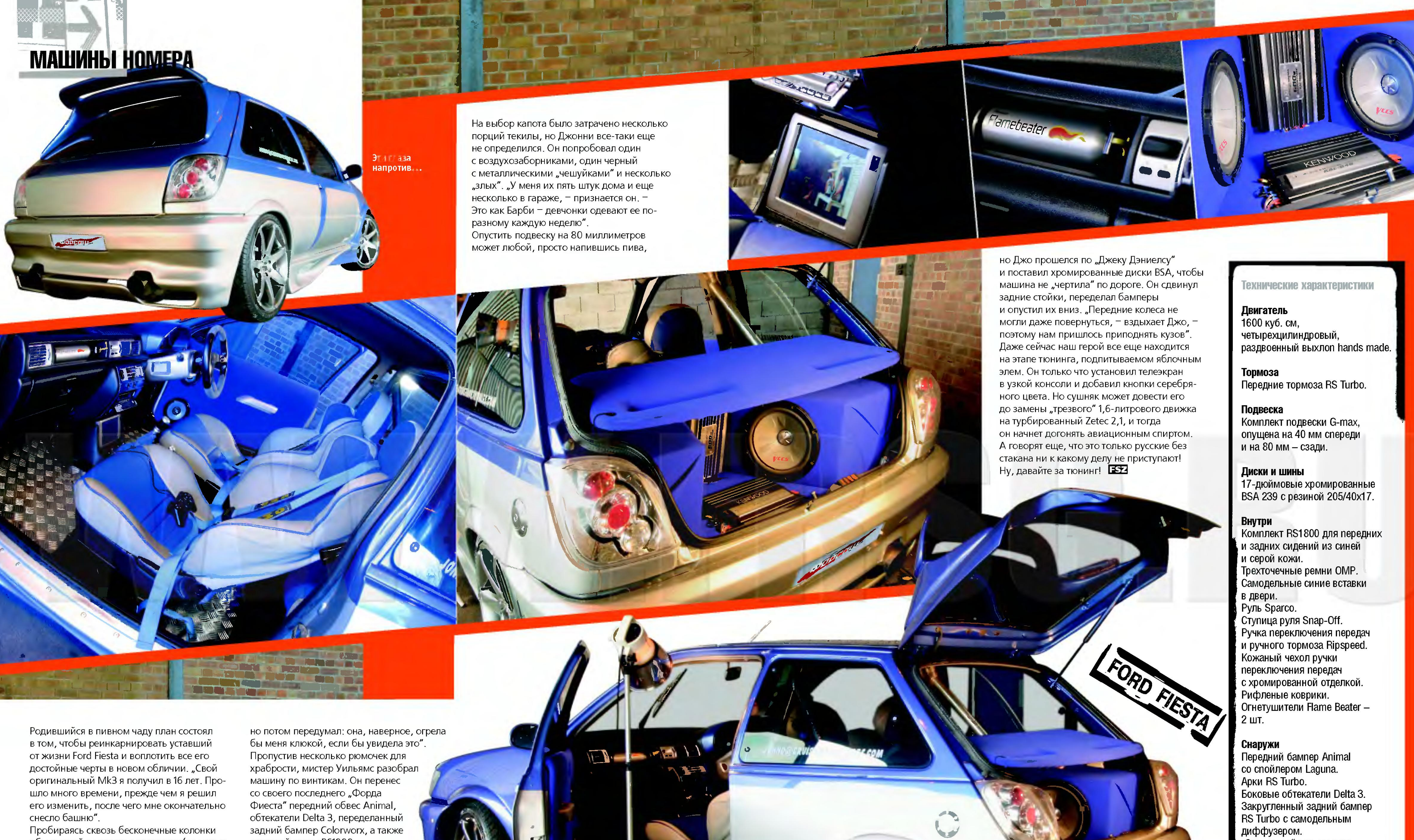
Навороты
Головной блок Alpine с DVD- и сенсорным дисплеем.
2 усилителя PPI 1000.
Усилитель PPI 800.
3 динамика Directed, PlayStation 2.

ТЕКСТ: Dan WILLIAMSON, Олег БОРИСОВ, ФОТО: Jonny G

Горячительный напиток



Вылизанный Ford Fiesta Джонни Уильямса – вечная тема для обсуждения в барах, где, собственно, и было принято решение о попытке модификации оного аппарата. Всего две пинты светлого – и к Джонни явилась редкая по оригинальности мысль. „В нашей дыре нечего ловить, – сказал он сам себе. – Мы все выходные только и делаем, что напиваемся, а выходные у нас начинаются в среду! Надо что-то делать…"



Эти глаза напротив…

Родившийся в пивном чаду план состоял в том, чтобы реинкарнировать уставший от жизни Ford Fiesta и воплотить все его достойные черты в новом обличии. „Свой оригинальный Mk3 я получил в 16 лет. Прошло много времени, прежде чем я решил его изменить, после чего мне окончательно снесло башню".

Пробираясь сквозь бесконечные колонки объявлений в газетах и журналах (во время чего было употреблено немалое количество „Стелла Артуа"), Джо наконец нашел идеального кандидата. „Это была совершенно „непользованная" машина с 28 тысячами на спидометре, принадлежавшая маленькой старушонке. Бабушка отмахала 73 года и никогда не позволяла себе разгоняться больше 50 миль в час. Это правда – я не прикалываюсь! Я пообещал ей вернуться и показать, что получилось из ее тарантаса, но потом передумал: она, наверное, огрела бы меня клюкой, если бы увидела это".

Пропустив несколько рюмочек для храбрости, мистер Уильямс разобрал машину по винтикам. Он перенес со своего последнего „Форда Фиеста" передний обвес Animal, обтекатели Delta 3, переделанный задний бампер Colorworx, а также кожаный салон RS1800.

Четыре тройных водки, потом „Ред Булл" – и вот, цветовое решение созрело. „Не знаю, как мы придумали этот рисунок, но „бухалово" точно помогло. Сидели как-то в одном баре, пропускали по маленькой и обдумывали, как бы покрасить машину. Тут вдруг мой кореш смотрит на одну девчонку – и нас озаряет идея об акульем плавнике на двери!"

На выбор капота было затрачено несколько порций текилы, но Джонни все-таки еще не определился. Он попробовал один с воздухозаборниками, один черный с металлическими „чешуйками" и несколько „злых". „У меня их пять штук дома и еще несколько в гараже, – признается он. – Это как Барби – девчонки одевают ее по-разному каждую неделю".

Опустить подвеску на 80 миллиметров может любой, просто напившись пива, но Джо прошелся по „Джеку Дэниелсу" и поставил хромированные диски BSA, чтобы машина не „чертила" по дороге. Он сдвинул задние стойки, переделал бамперы и опустил их вниз. „Передние колеса не могли даже повернуться, – вздыхает Джо, – поэтому нам пришлось приподнять кузов". Даже сейчас наш герой все еще находится на этапе тюнинга, подпитываемом яблочным элем. Он только что установил телеэкран в узкой консоли и добавил кнопки серебряного цвета. Но сушняк может довести его до замены „трезвого" 1,6-литрового движка на турбированный Zetec 2,1, и тогда он начнет догонять авиационным спиртом. А говорят еще, что это только русские без стакана ни к какому делу не приступают! Ну, давайте за тюнинг! FSZ

Технические характеристики

Двигатель
1600 куб. см, четырехцилиндровый, раздвоенный выхлоп hands made.

Тормоза
Передние тормоза RS Turbo.

Подвеска
Комплект подвески G-max, опущена на 40 мм спереди и на 80 мм – сзади.

Диски и шины
17-дюймовые хромированные BSA 239 с резиной 205/40x17.

Внутри
Комплект RS1800 для передних и задних сидений из синей и серой кожи.
Трехточечные ремни OMP.
Самодельные синие вставки в двери.
Руль Sparco.
Ступица руля Snap-Off.
Ручка переключения передач и ручного тормоза Ripspeed.
Кожаный чехол ручки переключения передач с хромированной отделкой.
Рифленые коврики.
Огнетушители Flame Beater – 2 шт.

Снаружи
Передний бампер Animal со спойлером Laguna.
Арки RS Turbo.
Боковые обтекатели Delta 3.
Закругленный задний бампер RS Turbo с самодельным диффузером.
„Зализаная" задняя дверь.
Задний спойлер Corsa GSi с антикрылом Saxo.
Задние фонари в стиле Lexus.
Открывающиеся задние окна RS Turbo.
Передние фары Angel.
Зеркала M3.


ФОРСАЖ
ЭТО ЖУРНАЛ!
22
SUBARU
prodrive
O·Z
GReddy
TOMEI
RECARO
MOTUL
STI
WRC
CUSCO
O·Z RACING


форсаж



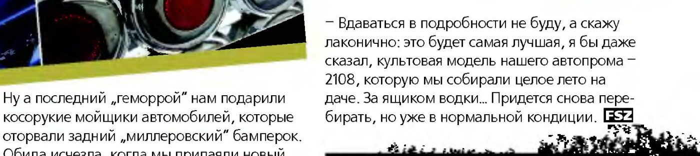
Истребитель „косяков"

Караул! Нас, мягко говоря, обложили со всех сторон „чудо-тюн-мастера", творящие с автомобилями не пойми что. На дорогу выкатываются забавные четырехколесные „зверьки", гордо именуемые тюненными, которые не только ужасны на вид, вкус и цвет, но еще и портят воздух ревом „прямоточной" насадки. Однако есть и те, кто исправляет ошибки своих предшественников и доказывает, что можно собственными руками, растущими из правильных мест, дорабатывать и доводить до ума отечественные автоподелки.

Один из них перед вами. Встречайте – „Фили-давыдковский" андеграунд-тюнер Сергей Муравьев. Доказательства правильного расположения и использования всех его соответствующих конечностей – ВАЗ-2109, который он сделал так, как надо.



– Вдаваться в подробности не буду, а скажу лаконично: это будет самая лучшая, я бы даже сказал, культовая модель нашего автопрома – 2108, которую мы собирали целое лето на даче. За ящиком водки... Придется снова перебирать, но уже в нормальной кондиции. FSZ



ВАЗ-2109

– Сергей, как тебе пришло в голову плотно заняться машиной? Чем тебя не устроил железный „конек"?

– Вообще авто досталось владельцу с небольшими доработками от одной горе-мастерской с движком 1,7 („колено" – 78 мм, кованые поршни от МАИ, шатуны облегченные) и вроде как даже с тюненной КПП и спортивным выпуском. Получив этот „тюнинх" на руки и выехав из мастерской, вдоволь порезвившись с малолитражными иномарками на светофорах, Виктор (владелец машины), в принципе, остался доволен. Как динамикой, так и максималкой. Но где-то все-таки теплилась мысль, что этого явно мало. Чувство неудовлетворения усилил старт со светофора вместе с роторной „99", которая улетела далеко вперед, эротично вильнув в повороте „проспортовским" „полотенцесушителем". Как раз после этого я с Витей и познакомился. На свою голову! (*Смеется.*) Решил помочь ему, чтоб он особо не маялся по поводу неполноценности машины.

Поначалу решил выяснить, что там натворили с аппаратом вышеупомянутые мастера.

– Думаю, все равно „помаялись" не-кисло?

– Естественно! Пришлось самим уничтожать косяки предыдущих „тюнингеров".

Итак, все началось в июле 2004 года. Как водится, осмотр начали с сердца машины. Что мы увидели, когда залезли в двигатель? Распредвал спортивный (54-й), для которого были проточены седла, чтобы клапаны стояли выше. По моему мнению, этот валик стоило поменять, так как на высоких оборотах он вообще был бесполезен. Только на низких шустро работал, а мы хотели нормальной мощности вверху. Решили начать с установки полнобазового распредвала СТИ М2 с высотой подъема 11,2 и высотой профиля 7,2 мм. Тут-то и заметили первую неприятную вещь: „пихатели" клапанов упирались в распредвал, то есть клапаны вообще не закрывались до конца. Побежали к токарю, чтобы он уменьшил на 1 миллиметр посадочное место шайбы клапана. В итоге двигатель завелся и закрутился, но что за неприятный звук слышится из мотора? Повторное вскрытие показало, что развалился толкатель клапана – „рассухарился" клапан и провалился в один из цилиндров двигателя. „Это не есть хорошо!" – подумали мы, взяли да сняли ГБЦ и полностью разобрали. Проблему решили методом обрезания верхней части клапанов: расточили на 1 мм; заменили один клапан, который валялся в цилиндре; поставили новые толкатели и отрегулировали клапаны – ГБЦ успокоилась, стала вести себя хорошо и с тех пор больше не шумит. В общем, задумали извлечь почти полный (но в пределах разумного) потенциал из атмосферного двигателя. Уже вижу, как многие начинают гнуть пальцы, что, мол, могли бы впихнуть и 4 дросселя – помощнее будет! Я же скажу таким критикам, что нашей главной задачей было сделать автомобиль для города с НОРМАЛЬНЫМ ресурсом, а не для дрэг-рейсинга с ресурсом убогим.

Во-вторых, особо стоит сказать о трансмиссии, которую „хорошо протюнили" в упомянутой конторе. Я выяснил, что Вите повесили лапшу на уши, сказав: „Будет у тебя пара 4,1 и 6-й ряд". Обман выявился, когда я сам разобрал „коробку" – у нас было непонятное удивление на лицах: „О! Как не стыдно?!" Пара 4,1, а ряд стоит стандартный! В принципе, передачи втыкались нормально, поэтому переделывать трансмиссию не стали, ограничившись броском увесистого булыжника в огород горе-специалистов.

В-третьих. Решили проверить выпуск SVR. Не в обиду товарищу, скажу по секрету (всему свету! – *Прим. авт.*), что по незнанию, а может и по невнимательности, Виктор не посмотрел, стоит ли обещанный предыдущими „самоделкиными" „паучок" или не стоит. Как оказалось, он не то что там не стоял, но даже не лежал и не валялся! В очередной раз поругав плохим словом „тюнингеров", мы поставили гоночный „паук" в стиле „Торгмаш" 4-2-1 (под проточенную головку), с диаметром труб 51 мм от каждого цилиндра, которые соединяются в две трубы по 54 мм, а также пламегаситель и новую банку Remus. Короче, весь выпуск – 54 мм. На впуске – 4-литровый ресивер от тольяттинской фирмы „М5", который работает в паре с дроссельной заслонкой 54 мм и конусным нулевиком JR.

Ну а последний „геморрой" нам подарили косорукие мойщики автомобилей, которые оторвали задний „миллеровский" бамперок. Обида исчезла, когда мы припаяли новый задний „кит" от Zestline.

– Каким макаром влезли тормозные суппорта от Audi A6?

– Эти штуки запихали на задние диски парни из той самой тюнинг-конторы. Лучше не будем об этом вспоминать...

– Судя по всему, с подвеской особо не заморачивались?..

– Знаешь, для такой мощности двигателя этого вполне достаточно. Обошлись установкой надежных амортизаторов Plaza Sport, укороченных пружин толстого сечения; стальными растяжками и стойками верхней опоры SS20 sport. Вполне хватит, чтобы машина не раскачивалась при езде, как пьяный маятник.

– Сколько времени собирали машинку?

– Работа с двигателем – две недели. Потом программу для инжектора неделю настраивали. Затем ставили музыку, сиденья, датчики и обшивку салона – еще неделя.

На то, чтобы все ездило и катилось нормально, ушло два месяца ежедневной работы.

– Машина бесперебойно функционирует?

– За все эти полгода под капотом особо не ковырялись, но чувствуем, что скоро нужно будет посетить автосервис для оптимальной настройки инжектора. Позавчера поменяли стартер. Все остальное пока работает неплохо.

– Каким следующим проектом нас порадуете?

Список доработок

Двигатель
Объем – 1,7 л.
Коленвал 78 мм (сток – 71 мм).
Блок цилиндров – гильзованный.
ГБЦ: впускной – 32 мм; выпускной – 30 мм.
Доработанные впускные клапаны т-образные.
Усиленные пружины от Opel.
Распредвал СТИ-М2 (широкофазный) (подъем 11,2 мм).
Ресивер М5 (объем 4 л).
Форсунки Bosch (от „Волги").
Дроссель – 54 мм.
Фильтр нулевой – JR.
Выпуск – „паук" 4-2-1 (от каждого цилиндра), диаметр 54 мм.
Пламегаситель – диаметр 54 мм.
Банка – Remus.

Трансмиссия
Стандартный ряд – пара 4,1.
Укороченный ход переключения передач.

Подвеска
Амортизаторы Plaza Sport.
Пружины: 50 мм – сзади, 30 мм – спереди.
Стальные растяжки.
Стойки верхней опоры – SS20 sport.

Тормоза
Передние: диски Brembo R 15, „машинки" от „Волги".
Задние: диски Lucas R 13, „машинки" – от Audi A6.

„Ноги"
Диски – Proma wheels R 15.
Резина – Dunlop R 15.

Снаружи
Передний бампер, пороги и задний спойлер – Miller.
Задний бампер – Zestline.
Фары задние – Pro Sport.

Внутри
Сиденья передние – UNP „Racer".
„Баранка" – Issota.
Доп. приборы – Autogauge.
Щиток приборной панели – Selfmade.
„Голова" – Kenwood.
Передняя акустика – Hertz.
Задняя акустика – JBL.
Усилитель – M. Dimension.
Сабвуфер – Ultimate.





LIGHTNING AUDIO

IMPLANT THE SOUND.

www.lightningaudio.ru

BOLT

Группа Компаний
Synergenta

Оптовая Торговля



ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ «РУССКАЯ ИГРА»
Москва, ул. Шеногина, д. 4
тел.: (095)234-0654 http://www.rgsound.ru
факс: (095) 234-8820 e-mail: public@rgsound.ru

EMMA РОССИЯ
Официальный Бренд EMMA Россия
сезон 2004 года

УСТАНОВОЧНЫЕ ЦЕНТРЫ:
Sound Lab VIP
Москва, пр-т. Мира, д. 98/13
тел.: (095) 688-3319, 688-4477, 688-5656
www.soundlab.ru e-mail: public@soundlab.ru

СЕТЬ САЛОНОВ
iCar
тел.: (095) 795-0033, www.i-car.ru
Интернет-магазин "TokAtaka"
www.tokataka.ru
Интернет-магазин "Elson"
www.elson.ru

"Автолюкс Студия" Москва, тел.: (095) 517-0310
"Авангард" Москва продажа - тел.: (095) 967-3234, установка - тел.: (095) 727-9000, **"DEPP Auto Tuning"**, тел.: (095) 782-6242, www.depp.ru · **Митинский Радиорынок"** пав. 1-09, 1-010, 1-32, киоск №49, пав. 4-60, 1-42, 1-9, 1-12, стр. 4 секция 1
"Мираж-Авто" Москва, оптовая продажа: тел.: (095) 129-4044, 124-4451; установочный центр: тел.: (095) 129-4001 **Радиорынок "Три Кита"** пав. 4-20, 12-3, 14-20 · "**НИИ Автозвука**" тел.: (095) 995-8090, www.autozvuk.ru **ТЦ "Электронный рай"** 2Г1 · **ТЦ "Москва"**, Н-40, М-19 · **ТК "Горбушка"** пав. 164 · **"Горбушкин Двор"** Б1-057, Е1-078,Д2-17 **Радиорынок "На Рижской"** Б-40, Д-15

"Грин" Барнаул, тел.: (3852) 61-7000, 66-8800 · **М-н. "Автосфера"** Воронеж, ул. Среднемосковская, 12(б), тел.: (0732) 399-168, "**Альма"** Волгоград, тел.: (8442) 37-7338 · **Мастерская "Экстра"** Екатеринбург, тел.: (3432) 43-2470 · **"Mobi-Star",** Краснодар, тел.: (8612) 703-603 · **"Vist Service - Кама",** Набережные челны, тел.: (8552) 59-8487 **"Автозвук"** Нижний Новгород, тел.: (8312) 41-6974, 416975 · **"Стопол НН"** Нижний Новгород тел,: (8312) 57-9760, 57-9780 **студия "Автомастер"**, Новосибирск, тел.: (3832) 62-1135, 20-6318 · **"Аларм Сервис"**, Омск, тел.: (3812) 53-1157 **Представитель в Омске**, Омск, тел.: (3812) 16-9110 · **Фонограф** Рязань, тел.: (0912) 72-1629, 98-5512, 98-4082 **"DИНАМИК Тюнинг&автозвук"** Ростов-На-Дону, тел.: (863) 299-3933 · **Магазин "Kenwood"** Саратов, тел.: (8452) 50-0101 · **"МакКом SPB"** С.-Петербург, тел.: (812) 303-8685, www.maccom.spb.ru · **ТЛ Сервис"** Тольятти, тел.: (8482) 39-0678 · **М-н. "Чистый Звук"** Ярославль, тел.: (0852) 45-2121, 45-934

Magnat®

www.magnat-audio.ru

звук большого города

Группа Компаний
Synergenta

ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ



ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ «РУССКАЯ ИГРА»
Москва, ул. Шеногина, д. 4
тел.: (095)234-0654 http://www.rgsound.ru
факс: (095) 234-8820 e-mail: public@rgsound.ru

Москва, сеть магазинов "Avto 49", тел.: (095) 787-6969 · **Москва,** "DEPP Autotuning", тел.: (095) 782-6242, www.depp.ru **Барнаул**, магазин "Формула", тел.: (3852) 46-9806,46-8050 · **Воронеж**, магазин "Автосфера", тел.: (0732) 399-168, **Екатеринбург**, магазин "Аудиомобиль", тел.: 8(343) 353-1579 · **Жуковский**, "Автоэлектроника", тел.: 778-7461 · **Ижевск**, "Бюро 343", тел.: (83412) 42-4357 · **Курган**, "Терминал", тел.: (3522) 461-540, 455-102 **Набережные челны**, "Vist Service - Кама", тел.: (8552) 59-8487 · **Октябрьский**, For Post, тел.: (347) 675-4439 **Омск**, "Аларм Сервис", тел.: (3812) 53-1157 · **Ростов-на-Дону**, "Динамик Тюнинг&Автозвук", тел.: (863) 299-3933 · **Самара**, "Лаборатория Автозвука", тел.: (8462) 73-9229 · **Саратов**, магазин "Kenwood", тел.: (8452) 50-0101 · **Санкт-Петербург**, "МакКом SPb" (опт), тел.: (8812) 303-8685, многоканальный, "МакКом SPb" Интернет-магазин, тел.: (812) 542-5460, магазин "MBA" (розница), тел. (812) 542-5460 · **Тольятти**, магазин "СТК - Магнат", тел.: (8482) 40-6318 · **Тула**, "Avtodetal", тел.: (0872) 35-9073 · **Уфа**, "Техно", тел.: (3472) 50-5550

СЕТЬ САЛОНОВ



Инсталляционный
и тюнинговый центр.
Москва, пр-т. Мира, д. 98/13
тел.: (095) 688-4477, 688-5656

СЕТЬ МАГАЗИНОВ



Единая справочная служба
тел.: (095) 795-00-33
www.i-car.ru

ТЕКСТ: Scud, ФОТО: Paul AERODECK



Астронавт

Тюнинговая история этого Chevrolet Astro (не путать с „Опелем" Astra!) началась столь же трагично, сколь и внезапно. Доли секунды – и брутальная „морда" машины превратилась в месиво из металла и пластика. Однако трагический случай имел и обратную сторону.

CHEVROLET ASTRO

NO HANDS
Для справки: это молодая команда целеустремленных людей, занимающихся росписью всего, что только подлежит сему увлекательному процессу. От автомобилей, автобусов, самолетов и яхт до жилых (и не очень) помещений. За креати в отвечает улыбчивый человек по имени Мартин (на фото). Именно он с коллегами придал столь неповторимый и оригинальный вид нашему Astro.

Не будь его, так, может, и влачил бы этот „вагон" скучное и недолгое существование. А благодаря случившемуся и череде событий, о которых чуть ниже, машина обрела вторую (и, вероятно, более счастливую) жизнь. Итак, лицо типичного янки было помято и решение о восстановлении принято. Когда очередь дошла до подбора запасных частей, владелец провел несложные подсчеты и убедился, что стоимость тюнинговой оптики практически ничем не отличается от оригинальной. Фундамент будущего грандиозного тюнингового проекта был заложен. Вместе со всеми недостающими элементами „внешности" Astro оказался в месте, которое наши британские коллеги любят называть „бодишоп". Основная цель визита – художественная роспись.

Придя туда, владелец „астрономического чеви" уже представлял себе, что хочет видеть по окончании работ. (Случай почти уникальный, ведь, как правило, владельцы машин немногословны в описании своих желаний. Их заказы часто сводятся к фразам типа: „Чтобы не как у всех" или „Тут – такая фигня, тут – такая. Ну, короче, ты ведь профессионал – сделай мне красиво!") Здесь же на согласование эскизов ушло не более недели, и мастера принялись за создание настоящего „янки".

Бока были украшены романтическими видами Большого каньона и физиономиями четырех каменных президентов. На капоте появилось оружие коренных жителей заокеанской страны. На всю работу ушло порядка трех недель. Результат превзошел все ожидания владельца. Превзошел настолько, что это кардинально изменило жизнь машины. Помимо того, что под обновленную внешность специально были заказаны потрясающие „американские" диски (хром, спицы – все как надо), из той же далекой страны пустился в путь и нестандартный обвес. Передний, задний бамперы заиграли новыми линиями. Бесформенная нижняя юбка порогов обрела законченный вид и пару удобных подножек с каждой стороны.

В ожидании всех этих „улучшателей" машина не использовалась как „вагон на каждый день". Она обитала в различных мастерских, где ее состояние доводилось до идеала. Вся конструкция была полностью проварена, что точно продлило жизнь красавицы на пару десятилетий. В подкапотном пространстве появился „нулевик" (правда, в штатной коробке), „мозги" мотора перепрошили и... на этом модернизацию двигателя остановили. Несмотря на все предложения о турбировании и компрессировании. Следующий шаг – подвеска. Кто хоть раз ездил на американских машинах, поймет, о чем речь. Ее просто невозможно не „тюнингануть"! Впрочем, ставить на мини-дом зубодробительные аммы и укороченные пружины может прийти в голову только умалишенному. Оптимальный вариант – пневмостойки; на них и остановились. В довершение всего ниша под тюненный выпуск в заднем бампере была заполнена четырьмя шикарными хромированными оконечниками – прямо по центру. И что же вы думаете – теперь Chevy „зажигает" на улицах города? Нет, и не надейтесь! Владелец так полюбил своего преобразившегося питомца, что выезжает только по выходным, на тусовки. Себя показать и машинку выгулять. FSZ

Благодарим компанию „No hands" за помощь в подготовке материала.





убойная сила

Навряд ли французские маркетологи не догадывались, с чем именно, в первую очередь, будет ассоциироваться название нового хэтчбека и купе. Скорее, на это и был расчет: взорвать рынок новыми убойными моделями, похлеще знаменитой „взрывчатки" C4.

CITROEN C4

Что ж, испробуем самое грозное оружие из всего предложенного арсенала – „горячее" купе C4 SFX со 180-сильным двигателем. Итак, действующее лицо французской национальности – красное купе, в базу которого входят: ксеноновые фары (с системой изменения угла освещения в зависимости от положения колес), раздельный климат-контроль, бортовой компьютер, магнитола, парктроник и прочие радости, как, например, 6 подушек безопасности ЕСП и АБС. Поехали!

День первый

Ощетинившись, пугая грозным оскалом, новая знакомая ждала меня на парковке одного из официальных дилеров. Первое впечатление – красный злобный дьяволенок. (Между прочим, вы знаете, что пурпурный чертенок с глумливой рожей – официальный талисман знаменитого футбольного клуба „Милан"?) Очень оригинальная оптика, большой воздухозаборник в бампере – прямо как-то не по себе даже. Профиль приятный – агрессивный; большинство „японоводов", глянув на эту машину, в одночасье окрестили ее раздутым CRX-ом – не самое плохое сравнение, верно? Уверен, многим придется по вкусу и резкая обрубленная корма, и оригинальная оптика. В общем, к внешнему виду французской „мамзели" претензий нет – она оригинальна, но понятна. А капот с двумя шевронами на манер последней „ситроеновской" моды и вовсе великолепен.

Внутри все не так однозначно. Можно с уверенностью сказать, что материалы отделки приятны – как центральной консоли, так и прочих элементов: вставочки из алькантары и т. п. Остальные ощущения – непосредственно в процессе. Так что ключ на три четверти – и вперед!

Выезд из ворот дилера уже кое-что продемонстрировал. При наборе скорости выше 20 км/ч вой в салоне начинается такой – сирена воздушной тревоги отдыхает! Причем заткнуть его невозможно никакой магнитолой. И, главное, что при снижении скорости (или полной остановке) он не утихает, а увеличивается – мол, я все вижу, меня так не проведешь. Ладно: останавливаемся, разбираемся. Оказывается, во-первых, нужно пристегнуть ремень. Есть! (Потом, кстати, специалисты дилерского центра сказали, что сигнал непристегнутого ремня можно отключить – смотри, мол, меню...) Во-вторых, успокоить систему bluetooth и сказать, чтоб не искала мобильный, – все равно не найдет. Далее – „парктроник". Если не нажать маленькую кнопочку снизу слева над правой коленкой, то сильно умная электроника будет видеть все и вся на протяжении всего движения и, безусловно, сообщать об этом всем вокруг. Сделали (не без труда, впрочем).

И еще неплохо бы заглянуть на заправку, чтоб успокоить сигнал низкого уровня топлива. АЗС, хвала Дионису, оказалась рядом, но радовался рано: проторчал я на ней я минут двадцать. Половину из этого времени пытался найти рычажок открывания „лючка" бензобака – все без толку, нет его! Открываем manual. В левом нижнем углу (далеко не первой) страницы напечатано: „Открываем лючок бензобака (ни слова о том, КАК) и ключом от зажигания отпираем пробку". Ладно, была ни была. Подъезжаю к раздаточной колонке, выхожу из машины, предварительно заглушив мотор; РУКАМИ открываю лючок и вставляю ключ от зажигания в бензобак, поворачиваю на одну четверть – и пробка у меня в руках. Ура! Пистолет в бак – и платить. Вот только один вопрос: куда при этом девать пробку, ключ из нее не вынимается, а бросать на крышу или рядом не хочется. Что ж, источая аромат 95-го, плетусь в кассу. Нет, я, конечно, понимаю: безопасность и все такое, но хоть бы пакетики одноразовые с перчатками в комплекте с машинами давали, что ли. Ладно, полный бак и вперед – навстречу сухому асфальту. Ощущения от управления C4 (именно от управления; пока речь не об управляемости и динамике) следующие. Сиденья весьма приятные, а вот с приборкой уже не все благополучно. Прозрачный электронный спидометр по-настоящему информативен и красив, вот только почему бы тахометр не сделать где-нибудь там же, так как смотреть на широкий экран в центре и на узенькую полосочку на рулевой колонке весьма проблематично. И, раз уж заговорили о тахометре, объясните мне, в первый раз попавшему за руль этой машины: где отсечка-то, где redline, где все это? Месяц назад, на презентации автомобиля в России представители „Ситроена" говорили, что с ростом оборотов подсветка шкалы тахометра будет краснеть. Не буду спорить, что это не так; возможно, она краснеет, может, даже синеет и пишет мелким шрифтом нецензурные выражения с требованием воткнуть следующую передачу, но ведь не видно же!!! Не до нее...

Тем временем темнело. Чтобы не насиловать мозг, я просто поставил свет в авторежим и ехал себе. Кстати, фары с эффектом поворота в зависимости от угла поворота – презабавнейшая вещь, и реально работает: видно лучше! Но это так, развлекуха. А вот по поводу авторежима... На стеклоочиститель он вроде не особо распространяется, точнее, я не ставил дворники в это положение, тем не менее, включались они тогда, когда хотели сами, ни разу не спрашивая о моем желании. Так прошел первый день из двух возможных. Я специально умолчал о ездовых впечатлениях, остановившись лишь на том, что вокруг. О динамике – завтра. Да, о самом основном-то забыл! Центральная часть рулевого колеса в нашей „подопытной" (да и вообще в новых „ситроенах") неподвижна. Я догадываюсь, что такова новая визитная карточка машин с двойным шевроном, но при активном рулении руки все рано цепляются, задевают... Привыкнуть можно, однако не слишком ли это большая жертва ради имиджа?

День второй

С утра C4 завелся на „ура", и пока он прогревался, я решил залить немного „незамерзайки". На поиски держателя капота плюнул – все рано он есть, только где-нибудь не там, где у всех. Пробку горловины открывал 15 минут – все-таки я не „лягушатник". Сажусь за руль; первая-я-я-я; как холодно-то с утра касаться металлического набалдашника 5-ступенчатой КПП... Ладно, полетели. Под колесами сухой асфальт, а впереди весь день. Двухлитровый французский двигатель великолепен, он отлично тянет, весело крутится и приятно сбрасывает при торможении двигателем. Механическая коробка недурна, однако ходы немного (совсем чуть-чуть) длинноваты и, если откровенно, я бы добавил еще и шестую передачу. Педаль сцепления требует привыкания, не хватает информативности, зато тормоза выше всяких похвал. Подвеска жесткая, на мой глубоко субъективный взгляд, даже слишком, точнее, неоправданно жесткая: позвоночником „фиксируешь" все стыки на дороге. С отключением ESP все становиться на порядок лучше. Машина резвее и „жжет" ощущения примерно такие: первая





в пол – 6500 двигатель крутится бодренько-бодренько; вторая – в глазах от счастья уже темно! И тут – „уар-уар" – ага, вот и отсечка! Жаль, что обнаружилась на трассе, когда какая-то „Акура" начинает выдирать меня на второй корпус. Короче, если б не такая мелочь, все было бы вообще супер. Без ESP можно и похулиганить: бросить машинку в поворот покрепче и сместить ее, и поймать... Весело и забавно!



Резюме

Мои эмоции за два дня таковы: французы сделали действительно „зажигалку". Яркая запоминающаяся „внешность", отличный двигатель, качественная КПП; немного недоработанная, но, тем не менее, неплохая „ходовка" – почти идеал машины такого класса. После того как инженеры все это скомпоновали, а дизайнеры запрятали в красивую упаковку, те, кто разрабатывал внутреннее пространство и все системы жизнеобеспечения, начали откровенно выпендриваться. А давайте, мол, сделаем центральную часть рулевого колеса неподвижной! Да еще пусть на ней будет тахометр, обязательно электронный, а красная зона ему не нужна – это некрасиво! Пусть управление бортовыми системами располагается там же, а меню будет похоже на „виндоус", только оранжевое. Ну и, наконец, звуковой сигнал от поворотника пустим через динамики! Дай им волю – и звук двигателя шел бы таким путем! Жаль, не догадались ребята присобачить куда-нибудь одну маленькую кнопочку с пиктограммой разрывающегося на части человеческого черепа – чтобы при ее нажатии все эти суперсистемы успокаивались. А уж название оной полезной кнопки каждый придумает по своему вкусу. FSZ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Двигатель	
Тип	EW10J4S
Количество цилиндров	4
Диаметр цилиндра – ход поршня	85–88 мм
Рабочий объем	1997 см^3
Макс. мощность EEC	130 kW/7000 об./мин.
Макс. мощность DIN	180 л. с./7000 об./мин.
Максимальный крутящий момент EEC	202 Нм/4750 об./мин.
Шины	
Тип пер./зад.	205/50 R17
Рулевое управление	
Количество оборотов рулевого колеса	2,88
Диаметр рулевого колеса	380 мм
Диаметр разворота между тротуарами	10,7–11,3 м
Оси/Подвеска	
Передняя подвеска	независимая типа Макферсон
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами
Тормоза	
Диаметр/толщина передних вентилируемых дисков	302/26 мм
Диаметр/толщина задних дисков	249/9 мм
Аэродинамика	
Cx	0,30
Cx.A (м^2)	0,66
Разгон	
0– 400 м	15,9 сек.
0– 1000 м/один водитель	28,9 сек.
0– 100 км/ч	8,3 сек.
Максимальная скорость	227 км/ч
Потребление	
Городской	11,7 л/100 км
Загородный	6,5 л/100 км
Смешанный	8,4 л/100 км




ТЕКСТ: Дмитрий КОЛОТИЛИН (kolotila), ФОТО: Paul AERODECK

Мечтатель



У каждого человека должна быть мечта. Фраза не моя, в свое время неглупый чувак по фамилии Чехов толкал такую тему (надеюсь, хоть кто-нибудь в курсе). Но ведь заездили правильную мысль, опошлили! Один грезит о деньгах, подразумевая власть, другой о любви, держа в уме секс, третий – о мировой гармонии, что уж вообще, скорее всего, чистый выпендреж… Короче, кругом обман и подмена понятий! И только в нашем тюнинговом мире все предельно откровенно и честно. Вот, скажем, мечта Дмитрия – вполне конкретная турбированная Subaru Impreza GT.

SUBARU IMPREZA GT

Издалека – сначала очень тихо, потом все сильнее и сильнее – начинает доноситься странный звук. Он нарастает и постепенно заглушает все вокруг. Оповещая окрестности о своем появлении породистым рыком маф-лера от Blitz и специфическим звуком „оппозитника", рядом останавливается Subaru.

Да уж, такого холеного, злобного, но в то же время очень приятного звука уши не слышали давно. Этот рык проникает в душу и заставляет забыть обо всем.

Подходим ближе. О, какой недружелюбный, остервенелый взгляд (в нашем случае – подправленный рестайлинговой хрустальной оптикой)! Он не сравним с тем, что выпускают создатели „Субару" сейчас. Да и вообще, это поколение Impreza, наверное, лучшее, что выкатили „субаровцы" за ворота своих заводов.

Дмитрий, владелец нашей сегодняшней героини, придерживается того же мнения. Поэтому, особо не колеблясь, он и прикупил



вставки на панели и дверях окрасили в цвет кузова. Также панель получила „соседей сверху" в виде трех дополнительных датчиков, следящих за здоровьем машины. После всех этих нововведений внутри стало заметно веселее.
Пока мы катались в поисках места съемки, я радовался как ребенок. Эта рычащая оппозитная „стерва" (поверьте, это комплимент от всей души!) была спокойна, но стоило только тапку в пол вжать посильней, как колеса начинали упрямо шлифовать асфальт. Увы, время неумолимо. Эх, как быстро оно пролетело; съемка закончена, нам уже пора. Наверное, впервые мне так не хотелось уезжать. „Суба" это словно чувствовала и, перед тем как исчезнуть из вида, на прощанье сверкнула своим ксеноном.
Ну что сказать? В редакцию я возвращался в полной тишине, не произнеся на входе ни слова. Да, о такой машине не стыдно мечтать. Что ж, может, еще свидимся. FSZ

SUBARU IMPREZA GT

Список доработок

Двигатель
260 л. с.
Бустконтроллер – Blitz.
Прямоток Blitz.
Фильтр пониженного сопротивления Blitz.

Тормоза
Тормозные колодки Blitz.
Перфорированные тормозные диски.
4-поршневые передние тормоза.
Армированные тормозные шланги.

Подвеска
Короткие пружины.

Снаружи
Тюнинг оптики.
Тюнинг зеркал.
Основные фары-ксенон.
Противотуманки-ксенон.
Тонировка.
Замки капота Sparco.
Диски R16.

Внутри
Дополнительная шумоизоляция.
Тюнинг салона.
Руль Momo.
Набалдашник КПП Sparco.

Музыка
Акустика Alpine.
„Голова" Pioneer.
Два усилителя Crunch.
Буфер JBL 1000 Вт.

в свое время милый сердцу аппарат. Позже, немного обкатав железную подругу, хозяин впал в беспокойство. Душа владельца стала явственно требовать неких корректировок и доработок. И не то чтобы машина стала разочаровывать, просто тюнинг – это очень заразная штука, да и мощности со временем (независимо от ее количества) начинает не хватать.
И вот результат перед вами.
Двигатель доработали и немного облегчили ему жизнь нулевым фильтром и упомянутым выше выпуском Blitz. Также добавили бустконтроллер – тоже Blitz. Теперь под капотом скрываются честные 260 „лошадей". Подвеска получила жесткие укороченные спортивные пружины, став более собранной и адекватной. По крайней мере, „Суба" охотнее рулится и более надежно проходит повороты.
Под возросший потенциал мотора подогнали и тормоза, снабдив последние дисками Endless, армированными шлангами и специальными колодками Blitz.
Внешние изменения можно охарактеризовать как сдержанные, но весьма эффектные. Комплект рестайлинговой оптики вкупе с ксеноном, установленным как в головных фарах, так и в прожекторах, заметно освежает „мордочку" японской подопечной. Капот „пригвоздили" замками Sparco, „пасть" воздухозаборника затянули сеткой. Стандартный пластик по кругу был окрашен в цвет кузова (между прочим, весьма удачное и бюджетное решение. – *Прим. автора*). На передних дверях прописку получили модные „эмочные" зеркала с повторителями поворота. Если же кинуть взгляд на, простите, зад авто, то там обнаружится комплект альтернативной оптики, в данном случае весьма неплохо сочетающейся со стальным цветом автомобиля.
Садимся. Да, салон тоже не обделили вниманием. Положили двойную шумоизоляцию. Установили серьезную музыку, состоящую из „пионеровской" головы, достойной акустики, пары усилителей и JBL-го сабвуфера. Появился „бублик" Momo, набалдашник КПП от Sparco, ручник одели в чехол. Достойные стандартные ковши трогать не стали, а вот

ТЕКСТ: Дмитрий КОЛОТИЛИН (kolotila)

Нетленка



Этот автомобиль – воистину нетленка японского автомобильного театра. Его имя стоит рядом с Supra, Eclips и Integra. И многие из тех, что попали за руль сего аппарата впервые, навсегда подхватывают вирус „селиководства". Почему? Судите сами.

Celica-первенец увидела свет в 1970 году. „Слепая" же (наша сегодняшняя героиня) выпускалась с 1989 по 1994 год. Покупатели могли выбрать из трех кузовов: лифтбек, купе и кабриолет.

О себе

Внешне машинка задириста и необычна. Поднимающиеся фары, на мой взгляд, роднят купе с итальянскими „мэтрами" вроде Ferrari и Lamborghini. Двери без рамок придают шарм и национальный колорит.

Салон, безусловно, порадует водителя и переднего пассажира просторностью и комфортом. Благодаря множеству регулировок за рулем будет удобно и рослым, и невысоким. Правда, из-за очень низкой посадки с обзорностью возникают проблемы. Заманить седоков назад можно только для очень непродолжительной поездки. Места для ног и жизненного пространства над головой катастрофически не хватает.

По жизни

В эксплуатации, как и в случае с ее дальней родственницей Corolla (см. „Форсаж", № 3, 2005 г.), да и почти со всем, что носит гордое имя TOYOTA, машина весьма и весьма надежна. При достаточно большой распространенности этих „японок", мастера в техцентрах отмечают, что „селиководы" заглядывают к ним разве что для проведения планового ТО. Но это, пожалуй, и является залогом продолжительной и счастливой жизни Celica. Кроме того, двигатели весьма требовательны к качеству горючего. Будете заправляться у какого-нибудь Василия Алибабаевича (который, если помните, бензин ослиной мочой разбавлял) – придется в лучшем случае менять свечи, в худшем – заморачиваться с форсунками. (Цепочку можно продолжить и дальше, но об этом даже думать не хочется!) После каждых 100 тысяч километров замене подлежат ремень ГРМ и все ролики. К 190–200 тысячам километров „дальневосточница" начинает немного транжирить масло. Это лечится весьма дорогостоящим ремонтом.

Коробки надежны, но в механике стоит уделить повышенное внимание синхронизаторам – особенно второй передачи. Если при переключении слышен хруст – это он, родимый, недолюбливает ваш стиль вождения. Своевременная замена масла через каждые 80 тысяч километров обеспечит коробке долгую и счастливую жизнь. Родное же сцепление, если не рвать со светофоров, „ходит" 140–150 тысяч километров.

Подвеска, что весьма приятно, даже в условиях российских дорожных буераков держится молодцом и о досрочной замене особо не канючит. Передняя – и вовсе образец надежности. По прошествии времени потребуют внимания только втулки и стойки стабилизатора. В задней каждые 100–120 тысяч километров подлежат замене сайлент-блоки поперечных рычагов.

Обслуживание тормозов сводится к регламентным работам вроде своевременной замены тормозной жидкости, колодок и т. д. Со временем могут окислиться контакты в механизме поднятия фар; поправит дело элементарная зачистка проблемных участков. Что же касается ржавчины, то и тут проблем возникнуть не должно. Если, конечно, предыдущий владелец „не равнял" на этой машине при каждом удобном случае соседей по потоку.

Тюнинг

Как правило, при покупке „Селики" люди сразу хотят придать индивидуальность своей новой подружке. Производители, учитывая эту тенденцию, выдают на гора целую кучу различных девайсов.

Если есть желание, поднять мощность помогут такие бренды как HKS, A'PEXi, TRD и т. д. (TRD – Toyota Racing Development. Расшифровка говорит сама за себя – здесь вам будут рады больше всего.) Есть все, начиная от турбин и заканчивая коваными поршнями. Так, для версии GT FOUR примерно за $4000–5000 московские компании берутся



TOYOTA CELICA T18

Цены
Начинаются от $3000–4000 за укатанные слабосильные экземпляры „раннего розлива“. За хороший экземпляр денег попросят в два раза больше – $6000–8000. Что же касается GT FOUR, то такую версию в хорошем состоянии придется поискать. Желательно – на внутреннем японском рынке; кстати, и покачественнее будет. Морально стоит настроиться, что машина будет „праворукая“, а наличности уйдет не менее $10 000. Так что дерзайте!

поднять „поголовье лошадей“ под капотом. В смету будут включены усиленное сцепление (мастера советуют его поменять в первую очередь, так как последующие доработки подпишут стандартному приговор довольно быстро), изменения топливной системы, (естественно, в сторону повышения производительности), связанное с этим появление 2–3 дополнительных датчиков, которые будут следить за правильным выполнением поставленных задач. Поколдуют умельцы над выпуском и настроят всю систему в целом. Обычно этого вполне достаточно. Но если и этих переделок со временем покажется мало, машина позволит и дальше варьировать мощность в сторону повышения, стойко перенося все нововведения. Тут уже в ход пойдет кованая поршневая, шлифовка головки блока и стальная прокладка под нее же, турбина повышенной производительности, подключение компа и тому подобные вещи. Цена вопроса многократно возрастет и будет зависеть от многих факторов. После прибавки энного количества „лошадей“ можно и с КПП повозиться при помощи различных рядов от того же TRD, тем самым подобрав оптимальный для вас алгоритм работы коробки. Понимать друг друга лучше поможет короткоходная кулиса („забугорная“ цена – $160); www.trdusa.com.

Если по каким-либо причинам перестала устраивать подвеска, соответствующих дел мастера предложат все, что угодно, – даже гравийный комплект для ралли. Выложить за таковой придется много – 3500, баксов. Зато на выходе вы получите 16 регулировок отбоя/сжатия. Также имеется и чисто TEIN'овская „фишка“ – система EDFC (см. „Форсаж“, № 2, 2005 г.). Нажал кнопочку в салоне – поменял настройки. Нелишним будет при такой модернизации добавить верхние опоры стоек с регулируемым развалом. Найти многие нужные детали и инсталлировать это хозяйство в вашу любимицу можно в любой компании, где строят „сумасшедших самураев“, например в AI Tuning или MDS (www.altuning.ru; mdsvictory@rambler.ru). „Обвесить“ машину можно при помощи множества японских компаний или небезызвестной фирмы Erebuni. Цены на американские комплекты колеблются от $868 до $1300. Обвесы состоят из переднего, заднего бамперов и пары порогов. Если душа просит капот из карбона, то придется расстаться с $675. В качестве компромиссного варианта можно довольствоваться воздухозаборником за $150. Ну а если вы разошлись не на шутку, то ко всему этому великолепию можно добавить и спойлер ($315–460). Все перечисленное – на www.spoilers.ru.
Если денег не так много, а душа все же тянется к прекрасному, можно последовать примеру некоторые владельцев слабых версий, которые переставляют капоты с воздуховодами от более мощных наддувных GT FOUR. Что ж – тоже способ; дешево и сердито.

Ну и все остальное, вроде спортивных глушителей, дисков, сидений, рулей, распорок, различной электроники и тому подобного, никто не отменял. Так что разгуляться есть где.

Соть

Если вам полученной информации все равно мало, смело двигайте на сайты www.celica-club.ru, www.toyotacelica.by.ru.
Помимо нахождения всякой полезной „инфы“, тут можно от души пообщаться с себе подобными.
Присмотреть нужные железки и различные компоненты для тюнинга реально и на www.trdusa.com, www.apexi.com, www.spoilers.ru. FSZ

Двигатель
„Слепая“ комплектовалась 16-клапанными моторами объемом 1,6 л (105 л. с), 2,0 л (156 л. с), турбированным 2,0 (208 л. с) и 2,0-литровым 140-сильным „сердцем“.
Базовый 1,6-литровый моторчик довольно весел, но все же откровенно слабоват для спортивного авто.
С ним на разгон до сотни потребуется 11 секунд.
Двухлитровый атмосферный мотор уже неплох, но легендарной эту машину сделал именно турбированный 208-сильный – то, что надо для нашего купе! Сей агрегат „пинает“ машину до планки в 100 км/ч за 7,8 секунды. А потолок максималки составляет внушительные 230 км/ч. Именно им оснащалась знаменитая версия GT FOUR, послужившая основой для заводских раллийных монстров.

Техническиe характеристики

Модель	Объем	Мощность л. с.	Разгон до 100 км/ч	Макс. скорость
1,6 STI (AT180) Coupe	1587	105	11	195
2,0 Turbo 4WD (ST185) Coupe	1998	208	7,8	230

Стоимость запасных частей (стоимость в у. е.)

	Не оригинал	Оригинал
Воздушный фильтр	7–10	17,5
Масляный фильтр	4–7	10,5
Топливный фильтр	7–15	47,2
Ролик ремня ГРМ	85	45
Ремень ГРМ	38	–
Тормозные колодки перед	25–32	–
Лямбда зонд	60	–
Амортизатор	60–90	–

СКАНДАЛ
Помнится, будучи подростком и просматривая репортажи с крупных зарубежных ралли (показывали их чрезвычайно редко. – *Прим. автора*), я буквально пожирал глазами боевые раллийные Celica. В них было что-то такое, что напрочь отсутствовало у конкурентов. Если вкратце, то они были похожи на пантер среди домашних кошек. И вот в 1995 году грянул гром среди ясного неба! В связи с нарушениями (по мощности) результаты команды в текущем чемпионате были аннулированы, после чего последовала дисквалификация на год. Кстати, как позже выяснилось, мощность подняли весьма хитрым способом, да так, что это обнаружилось только после кропотливого расследования комиссии. И провернули эту хитрую затею... русские!!! Да, да. Тогда в японской „конюшне“ трудились и наши соотечественники. Увы, после этого Celica так и не вернулась на раллийные трассы.

Светка с нашего двора...



ТЕКСТ: KaFkA, ФОТО: Paul AERODECK

Toy Story.

Продолжаем играть!



После того как мы опубликовали первый материал про автомоделирование, письма на эту тему пошли потоком. (Мы даже не ожидали, что столько поклонников „большого" тюнинга обожает и „маленький"!) Авторы многих прислали фотографии своих поделок (спасибо; может, потом опубликуем), но большинство просит рассказать подробнее, что да как. Без проблем! Что знаем – поведаем, а если кто-то захочет нас дополнить, что-то уточнить или поспорить – пожалуйста; адрес редакции вам известон.

Итак, вы приобрели волшебную коробочку с любимым спорткаром на крышке и грохочущим пластиком внутри... Не обольщайтесь – это далеко не все, что нужно. Модели идут полностью разобранными и неокрашенными. Но это не значит, что нужно мигом нестись в „автозапчасти" и закупаться баллонами с нитрокраской всевозможных цветов. Приступая к сборке своей первой миниатюры, купите только клей и маленький баллончик с той краской, которой вы хотите покрасить кузов.

Предпочтение следует отдавать специальной краске и клею для моделей. Они недешевы, но избавят вас от проблем в виде расплывшегося пластика и огромных „зерен". В Москве, например, можно найти клей, по крайней мере, двух фирм – Tomiya и Revell. Оба проверены на собственном опыте и вполне хороши. Дома не поленитесь внимательно прочитать „мануал" по сборке – там много полезного, например, список красок, которые вам понадобятся. Учитывая их солидную стоимость,

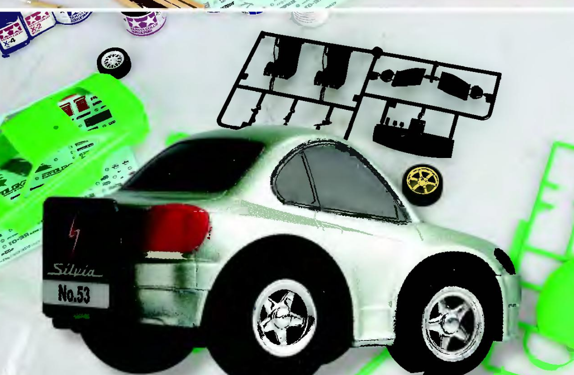














попробуйте сэкономить, взяв только матовый черный, а не полуматовый или глянцевый. Право, не так уж важно, будут ли нижние задние рычаги подвески блестеть или нет. Помимо цветов, описанных в „мануале", подумайте, что бы вы хотели сделать по-своему. Например, суппорта должны быть, по-вашему, только красными, а сиденья – исключительно синими: это и есть креатив! Итак, определившись со списком, возвращайтесь в магазин. (Можно, разумеется, домой не ходить, а прямо в магазине внимательно изучить инструкцию – это для тех, кто за вожделенными модельками едет в другой город...)
Краски не обязательно брать одной фирмы или только фирмы-производителя купленной модели. Подойдут любые, предназначенные для моделирования, но только не отечественные – они просто ужасны! Лично я успел попользоваться Tamiya и Humbrol. Обе качественные и легко наносятся. Когда будете выбирать размер баночек, учитывайте, пригодится ли краска в будущем и в каких объемах. Например, алюминий и полуматовый черный нужен почти всегда (подвеска, колеса, салон), как и прозрачные красный и желтый (поворотники, задняя оптика). А вот, например, темно-синий перламутр может понадобиться только один раз.

Для извлечения деталей из панелей лучше всего использовать тонкие и острые кусачки, а не выламывать их методичным раскачиванием – сломаться могут в самом неожиданном месте. Убирать заусеницы и лишние выступы учить не буду – поди, не маленькие! Скажу только, что пилки для ногтей подходят великолепно.
Теперь что касается непосредственно сборки. Осторожней всего нужно собирать подвеску. Именно она определяет, насколько машина будет ровно и, соответственно, красиво... нет, не ездить – стоять. Я, например, так безобразно собрал подвеску Silvia S13, что теперь она похожа на ТАЗ, стоящий на обочине с вывороченной передней шаровой (типичное зрелище, по-моему). Засада в том, что переделать это не так уж просто из-за количества клея на местах соединения. Поэтому, перед тем как приклеивать любую деталь, убедитесь, что она ровно и правильно встает на свое место. То же касается покраски. Цвет проще всего смыть „Вайтспиритом" – лучше даже разбавленным. Только не вздумайте ацетоном. Я пробовал – пластик плавится.
Последний этап работы над миниатюрной красавицей – наклейки или, как их называют профессионалы, – декали. В комплекте простых машин (не гоночных) идут чаще всего шильдики, приборные панели и тому подобные мелочи. Например, у моей Silvia S13 в комплекте наличествовал даже японский техосмотр и страховка; мелочь, но приятно! Наносятся они очень просто – с помощью воды и пинцета. Постарайтесь сразу присобачить их правильно – они одноразовые. Разумеется, куда интереснее сделать свои собственные декали. Коли для этого есть возможности – дерзайте! Нужно раздобыть лист особой бумаги (чаще всего формата А4), специальный лак и иметь доступ к цветному принтеру. Материалы я видел только Tamiya. Вы рисуете наклейку на „компе", распечатываете ее в нужном размере на той самой бумаге, покрываете лаком... Он сохнет и – вуаля: готова ваша собственная наклейка. Поле для творчества – огромное!
Что касается собственно тюнинга, то тут советов мало – творите! Нужно только помнить, что колеса от разных производителей могут не подходить по креплениям. Скажем, принцип крепления у Tamiya, Fujimi и Aoshima абсолютно разные. Попытки переделать пока не увенчались успехом. Многое можно изготовить самому из пластика. Так, например, моя Lancia Delta Integrale от BBurago щеголяет каркасом безопасности из... ватных палочек. Без ваты, естественно.
Короче, пробуйте и экспериментируйте. Мы же, в свою очередь, будем рады получить фотографии (но только качественные – с разрешением на 300 dpi) ваших творений. Удачи! FSZ

ТЕКСТ: Андрей БОРМАТЕНКО



Тюнингуем сцепление

В прошлом номере мы рассмотрели историю возникновения сцепления как узла, его принцип действия и устройство. Но все это лишь теория, теперь настал черед практики: как быть, если мотер вашего автемобиля заряжен по полной?

Зачем

Вы получили весьма неплохой прирост мощности, но реализовать его не представляется возможным, так как ваш (hi power engine) двигатель просто превращает сцепление в облако пара, стирая в дым не только фрикционные накладки, но и корзину, и маховик, абсолютно не передавая мощь мотора на колеса. Дело в том, что чем выше момент, тем сильнее надо прижимать диск сцепления к маховику; чем выше мощность – тем больше дисков должно быть, потому что нагрузка на поверхность диска сцепления сокращает его ресурс. Как всегда, возникает два вопроса. Первый: что же делать в этой ситуации? Выход простой: необходимо подвергнуть данный узел модернизации – тюнингу!

В стандартном, стоковом, так сказать, варианте в механизме сцепления используется органика – фрикционный материал, применяемый на сегодняшний день в 95% сцеплений. Его плюсы – дешевизна, мягкое включение, но при этом в жертву приносятся надежность и износостойкость.

Какие есть варианты? Выбор довольно большой: керамика, карбон-файбер (Carbon-Fiber), кевлар, керамика с примесью меди (Copper). Как видите – много. И тут возникает второй вопрос: ну, хорошо, а что выбрать-то? Что дает вашей тачке каждый из этих материалов?

Автоспорт или „гражданка"?

Допустим, вы решили поставить карбон (Carbon-Fiber). Хорошее решение. Во-первых, по сравнению со штатным диском сцепления, этот проработает в 3–4 раза дольше (кевлар (Kevlar), впрочем, прослужит еще более длительный срок!). Кроме того, данный диск позволит передать больший крутящий момент от двигателя к трансмиссии (прирост составляет порядка 8–10%) без, так сказать, апгрейда остальных частей агрегата. То есть корзину и маховик можно оставить стандартными. Вдобавок карбон и кевлар, в отличие, например, от керамики, практически не „проявляют агрессии" в отношении все тех же корзины и маховика, что еще больше увеличивает ресурс всего узла! Но есть и минус – практически единственный. Карбон и кевлар требуют довольно тщательной и долгой обкатки на протяжении примерно 8–10 тысяч



километров. Ну и еще они очень требовательны к чистоте и качеству установки.
Но это, скажем откровенно, более или менее гражданский вариант тюнинга. Намного серьезней – „зарядиться" дисками с медно-керамическими накладками, предназначенными в основном для дрэг-рейсинга, гонок на короткие дистанции. Они выдерживают огромные нагрузки и температуры; обладая высоким коэффициентом трения, способны передать очень большой крутящий момент (прирост составляет 90–100%). Увы, эти диски очень агрессивно относятся к остальным компонентам и чрезвычайно быстро изнашивают маховик и корзину. В автоспорте, для которого, собственно, они и разрабатывались, это не имеет решающего значения: лишь бы хватило на несколько стартов. В условиях же повседневной эксплуатации получаем изрядную головную боль: не будете же вы примерно раз в две недели разбирать и собирать машину. Вариант третий – керамика, а если быть точным – металлокерамика.
Расскажем о ней поподробнее.

Корамика

На мой взгляд, вот он, желанный компромисс между стоковым сцеплением и настоящим экстримом! Ресурс металлокерамики порядка 100 000 км и его способности намного выше, чем у простого органического диска. У различных производителей велико множество таких дисков; они имеют от трех до шести лепестков. Арифметика проста: чем мощнее мотор, тем больше фрикционов (лепестков). Существуют так же варианты с демпфером или без оного. При бездемпферном диске педаль станет тугая, а включение – резким. У педали будет только два положения: включено и выключено! Эти диски идут в основном для автоспорта, то есть машину привозят, она участвует в гонке, ее грузят на трейлер и увозят назад! Если же вы днем спокойно передвигаетесь по городу, а ночью не чураетесь лихих гонок, ваш выбор – демпферные диски. У них практически такое же плавное включение, как и на штатном варианте, а за счет того, что накладки керамические, можно поехать вечером погоняться, не боясь, что сожжете сцепление!

Рядом с втицей

В заключение несколько слов о других компонентах сцепления и их тюнинге. Первое. Корзина сцепления. Главное отличие тюнинговых корзин от изначально установленных на вашем автомобиле – это их диафрагма, увеличивающая прижимную силу на 30–100%. Такой результат достигается использованием более прочной марки стали, физическими изменениями в геометрии пружины и термической обработкой. Плюс такой: чем сильнее прижимаем, тем больше сила трения, а ведь это как раз то, что нам надо! Я бы рекомендовал ставить такие корзины для всех тюнинговых автомобилей, даже если прирост мощности не выше 20%. Вам ведь приятно, когда реализуется весь потенциал мотора.
Второе – маховик. Если вы хотите уменьшить время разгона автомобиля, сократить время выхода его мотора на максимальные обороты, необходим облегченный маховик. В чем здесь соль? Все просто. Многолетний опыт автогонок во всех классах и формулах бесспорно доказал, что снижение массы вращающихся компонентов уменьшает их момент инерции и, таким образом, увеличивает ускорение. Как раз то, что вы искали! Подтверждение – рекламный слоган одной из авторитетнейших компаний в данном сегменте бизнеса: „Каждый уважающий себя дрэг-рейсер в США знает, что 100 фунтов, снятые с машины, снимают 0,2 секунды с результата в конце четверти мили. Он также знает, что 10 фунтов, снятые с маховика, это те же 100 фунтов, снятые с автомобиля". Кстати, при использовании на простом дорожном автомобиле, облегченный маховик будет экономить вам топливо. (Меньше энергии, чтобы разогнать автомобиль, – меньше бензина.) Особо обольщаться, разумеется, не стоит, но тоже приятно!
И пара слов о долговечности. Облегченный маховик, в отличие от заводских чугунных или стальных собратьев, которых необходимо менять после двух-трех замен сцепления, в большинстве случаев создан по модульному принципу, то есть состоит из трех заменяемых компонентов. К высокопрочному алюминиевому корпусу с помощью болтов и гаек крепится стальная суперизносостойкая, термически обработанная пластина трения. В случае ее износа можно легко установить новую. Но и это еще не все! Устанавливая облегченный маховик, вы снижаете нагрузку на другие детали, в том числе и на коленвал, сцепление, коробку передач. Уменьшая разница моментов инерции при переключении, вы повышаете износостойкость соответствующих компонентов.
Для коленвала – это уменьшение скручивающего момента и вибрационных нагрузок. Для сцепления – снижение тепловых и истирающих нагрузок, а для коробки передач – нагрузок на синхронизаторы. Легкие маховики не рекомендуются для внедорожников или для автомобилей, где необходим очень высокий крутящий момент на низких оборотах двигателя и повышенная устойчивость работы движка на малых оборотах. Для всех остальных режимов эксплуатации облегченный маховик является одним из самых эффективных тюнинговых решений. FSZ






ТЕКСТ: Scul, ФОТО: Paul AERODECK



Тюнингуем и отдыхаем: клуб Mechanika

Лично я с большой теплотой отношусь к автозаведениям, работающим круглосуточно. Нравится мне посещать безлюдные автомоечные комплексы где-нибудь далеко за полночь. Так спокойнее, никакой суеты, никто никуда не торопится, можно просто подождать, пока твоя машина „отмокнет", обретет первозданный цвет. А если при этом еще и кофе можно выпить в уютном баре – тогда вообще сказка.

В столице открылось заведение, с одной стороны, предлагающее все эти маленькие радости жизни, а с другой – даже немного больше! Создатели автоклуба „Mechanika" решили объединить под одной крышей ремзону, автомойку, тюнинг-центр, автосалон, кафе и ночной клуб. Звучит заманчиво? Что ж, собираемся, едем.

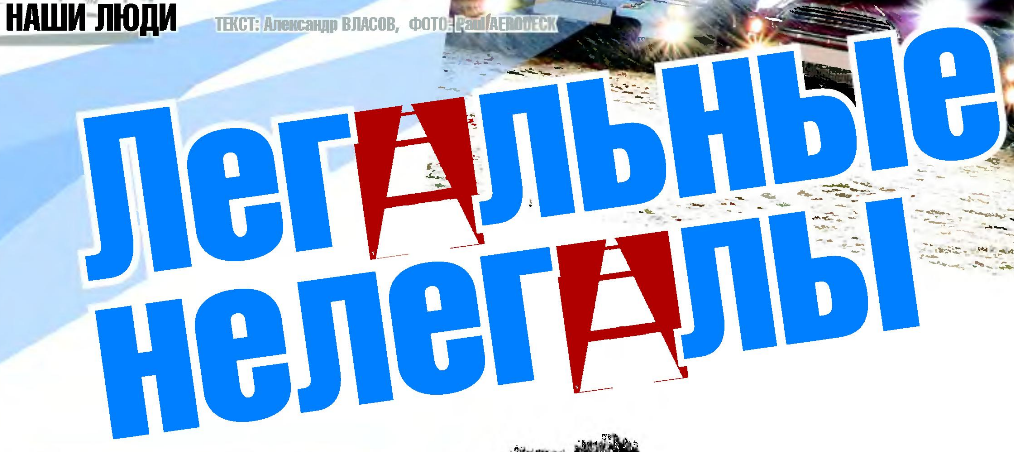
Недалеко от метро „Автозаводская", если двигаться по внутреннему радиусу, сворачиваем под цветастый „бигборд" компании. На подъезде – парковка, не то чтобы очень большая, но при желании разместиться можно. Машину – на мойку: тут последовательная организация постов, так что, думается, с очередями проблем не будет.

И внутрь, через действительно уютное кафе... На площади в 3000 „квадратов" расположились несколько подъемников, покрасочная камера, центр тонирования и автосалон. А раз в месяц, по словам завсегдатаев, тут проводятся ночные „пати". К сожалению, ощутить полный комплекс услуг на собственной шкуре нам не удалось – но только пока. Тем не менее, кое-какие выводы сделать можно. Место это действительно интересное самой идей и в полной мере оправдывает название „тюнинг-клуб". Здесь есть все, чтобы потусоваться и с пользой провести время. Наверняка мы сюда еще заглянем!

P.S. Редакция „Т. А. Форсаж" обязательно поставит вас в известность, если что-нибудь узнает еще о данном заведении. Кроме того, мы собираемся в будущем представлять вам и другие симпатичные места, посещение которых может быть полезным для тюнингеров и рейсеров. Пока, уж простите, речь идет только о Москве, но будем рады, если получим соответствующую информацию от наших читателей из других городов России. Надо же знать, где, в случае чего, искать СВОИХ! FSZ



ТЕКСТ: Александр ВЛАСОВ, ФОТО: Paul/AEROPRESS



Легальные нелегалы

Каждый уикенд, ближе к ночи, в различных частях столицы (а также в десятках других городов России!) можно наблюдать скопление нескольких сотен заряженных и не очень авто, возле которых гордо расхаживают их владельцы и владелицы. Это те самые рейсеры, уличные или ночные гонщики – называйте, кто как привык.

Мы регулярно упоминали их на страницах нашего журнала, хотя, конечно, в осенне-зимний период больше говорили все-таки о тюнинге, а не о гонках. Но вот начинается сезон массовых стартов, а значит, самое время представить некоторых известных в данной тусовке лиц на страницах „Форсажа". Начнем, разумеется, с Москвы, но будем очень благодарны авторам любой информации о ночной автомобильной жизни в регионах, о местных авторитетах (в хорошем, блин, смысле!) и организаторах „покатушек". Наши корреспонденты готовы отправиться в крупнейшие рейсерские центры страны и потом отчитаться, что там и как...
Пора уже всем нам перезнакомиться, обменяться адресами, узнать друг о друге побольше – мы ведь, в конце концов, „одной крови"!

Сегодня же в гостях у „Форсажа" весьма известные в Белокаменной персонажи – Олег Ким и Олег Кудрявцев (далее КО и ОК, соответственно), предводители Объединенного клуба взрослых любителей дрэг-рейсинга и автотюна „Nightforce".
Они вызвались ответитьwwww на наши разношерстные вопросы и рассказать о своем любимом занятии. Вот наш разговор – как говорится, без купюр... Думайте, анализируйте и пишите нам, что вы по поводу нижесказанного думаете.

„Форсаж": Полагаем, нашим читателям будет интересно узнать, когда в Москве появилась „болезнь" под названием стрит-рейсинг?

КО: Точной даты нет. По крайней мере, никто не записал ее в анналы истории :) По моим данным, гонкам уже лет семь, и начинали их владельцы первых в России мощных иномарок. История стрит-челленджа вообще неизвестно когда началась. Ходят легенды, что первый стрит-челлендж устроили два веселых таксиста еще в советские времена – это было пари на знание Москвы и умение управлять „зеленоглазой" машиной в условиях каменных джунглей.

ОК: Движение „уличных гонщиков" появилось, я думаю, лет 10 назад, а как более-менее организованное – не более пяти.

„Ф.": Как вы сами пришли к ночным гонкам?

КО: Несколько лет назад мой друг ехал с гонок в 4 часа утра. Проезжая мимо моего дома, взял да и позвонил мне по телефону. Спросил: „Как дела?" Шутка. Короче, повез он меня на Смотровую площадку, где тусили серьезные джентльмены на мощных спорткарах... Сначала я почувствовал непередаваемый драйв от наблюдения за гонками, потом – от участия в них, ну и наконец – от организации таких мероприятий моим клубом („SpeedForce". – *Прим. авт.*). Во всем этом есть такие страсти и переживания, каковых очень не хватает в обыденной жизни. Бары, клубы, боулинги и кино уже приелись. Я прыгал с парашютом, летал на спортивном самолете – тоже пройденный этап. Возможно, все зависит от склада характера... Ну не сидится мне на месте! Не домосед, видимо. К тому же есть возможность познакомиться с совершенно разными людьми, что полезно для кругозора и общего развития.

ОК: Тогда, помнится, я ездил на ВАЗ-2110. Однажды возле метро „Динамо" мимо меня пронеслась пара машин. Я заинтересовался, газанул и почти успел за ними. Это было в районе аэровокзала, куда подъехали еще несколько автомобилей, затем все дружной вереницей двинулись на Ходынское поле... Нелегальные гонки – это адреналин, непередаваемые ощущения свободы, „силы ночи". Стал постоянным участником – появилось много идей, как сделать гонки сделать более зрелищными. Решил стать организатором, а затем создать свой соб-ственный клуб („Nightracing". – *Прим. авт.*).

„Ф.": Велика ли разница между нашими уличными гонками и зарубежными?

КО: Думаю, не стоит даже сравнивать наши и, например, американские. Причем, любые – и нелегальные, и официальные. Даже класс машин там другой. В России самый „сильный" спорт-авто – Mazda RX7 (спецзаказ MDS Tuning lab.) с трехсекционным ротором, который выдает около 1000 л. с. В США – дрэгстеры в 6000 л. с. Ну что тут сравнивать? Кстати, дрэг-рейсинг в США уже не так популярен – янки сходят с ума от гонок NASCAR. Мы тоже стараемся делать шоу из наших гонок, но разница еще в том, что бюджеты дико разнятся.

ОК: Я считаю, кардинальной разницы нет. Тут и там – неофициальные гонки; правда, по мнению многих посещавших нас западных журналистов, в России, если можно так сказать, „нелегальности" больше, а значит, больше и адреналина. Если три-четыре года назад машины у нас были так себе, то сейчас, полагаю, Москва – один из обладателей лучших „нелегальных" спорткаров.

„Ф.": Чем отличаются зимние дисциплины стрит-рейсинга от летних?

КО: Зимой мы устроили в Подмосковье Vanilla Ice Party. Вроде обычный „дрифтинг" (гонки с заносами. – *Прим. авт.*), но была изюминка: на снег мы высыпали 5 килограммов ванилина!:) В воздухе витал легкий аромат ванили! Да и у меня в машине долгое время присутствовал этот легкий сладковатый запах, который так нравится девушкам! Зрителям зимой холодно и лишь самые стойкие дожидаются окончания гонок, хотя для рейсеров гонки на льду – раздолье и праздник. Управлять машиной на таком скользком покрытии – тут, знаете ли, надо умение иметь (хорошо сказал! – *Прим. авт.*). Кстати, водители наши охотно делятся друг с другом впечатлениями и навыками, приобретенными за время вождения или в школах повышения водительского мастерства. Дрэг-рейсинг зимой не практикуем – опасно. В летнее время проводим гонки по прямой. Участников и зрителей собирается намного больше.

ОК: Раньше традиционно закрывали сезон осенью и открывали весной. Теперь все иначе. У наших западных коллег есть такое мероприятие – „управляемый занос", или „дрифтинг". Готовят они его на высшем уровне: специальные технические средства измерения заноса, трасса, резина и все остальное. Наш клуб мы решили сделать „всесезонным" и, чтобы как-то разнообразить зимние сборы, кататься на льду в управляемом заносе. Так родился дрифтинг в России. Мы оцениваем максимальное время нахождения в заносе, сделанном за равный для всех участников период времени. Теперь можно смело сказать, что дрифтинг – это один из подвидов российского стрит-рейсинга.

„Ф.“: Многих жителей столицы пугает экстремальность вашего увлечения. Опасность его как для окружающих, так и для самих гонщиков. Что скажете?

КО: Люди пугаются потому, что практически нет объективной информации. А вообще кататься, скажем, на горных лыжах гораздо опаснее! Так, например, среди моих знакомых горнолыжников намного больше покалечившихся, чем среди друзей-гонщиков.
Мы не проводим сумасшедших гонок в черте города! Это противоречит нашим принципам! Лично я вообще против гонок, которые могут нанести ущерб ни в чем не повинным и непричастным. Наше хобби предполагает высокую степень человеческой ответственности. Сам я по городу езжу, редко превышая 90 км/ч, а в основном 60–80, хотя управляю машиной уверенно и имею понятия о приемах экстремального вождения. „Поспешайте не спеша!“ – говорил Мао Цзе Дун. Очень правильно говорил. Для будущих участников наших соревнований могу сказать, что не надо бояться экстрима, надо лишь слушать и выполнять то, что говорят организаторы, и не воспринимать их слова как оскорбление или приказы – тогда гонка будет проходить красиво и безопасно.

ОК: Мне кажется, многих граждан больш пугает уличная преступность, чем рейсеры… В гонках же, проводимых нашим клубом, безопасность на первом месте. Неподготовленную машину на старт не выпустим; если неожиданно начнется дождь, гонку лучше отложим…

„Ф.“: Каков порядок проведения гонок?

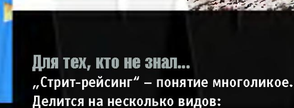
ОК: Сразу скажу, что Краснопресненская набережная, где мы собираемся, не является местом старта! Когда съезжается достаточное количество участников, мы едем в ближнее Подмосковье, где выбираем пустую трассу. Стараемся обосновываться в более-менее безлюдных местах, чтобы не беспокоить лишний раз мирно спящих людей. Обычно перед началом зажигаем факелы, затем – старт. Иногда мероприятие заканчивается неожиданным визитом гостей из ДПС…

„Ф.“: Как обеспечиваете безопасность зрителей и пассивных участников?

КО: Зрителей у нас всегда много, особенно летом. Обеспечение безопасности начинается с выбора трассы: зрители должны находиться на безопасном расстоянии от соревнующихся машин. Информацию – как для гонщиков, так и для зрителей – даем через собственные радиостанции. Чтобы избежать неприятных ситуаций, перед стартом машины участников проходят технический контроль. Проверяем и водителей: нам не нужно пьяни за рулем! Не буду кривить душой и скажу честно, что в трубочку дуть мы не заставляем. Хватает обычного общения организаторов, отвечающих за выпуск машин на старт, с потенциальными участниками, на основании которого принимается решение о допуске. Кстати, организаторов всегда не менее 20; у всех средства быстрой связи (рации) и, если возникает какая-то „нештатная ситуация“, мы останавливаем гонку до тех пор, пока не будет устранена ее причина. А порой и сами зрители успокаивают зачинщика конфликта (разумеется, без применения физической силы! – *Прим. авт.*).

ОК: Добавлю, что безопасность пассивных участников почти целиком зависит от их умения правильно воспринимать просьбы организаторов, работающих на трассе.

КО: Массовое движение порождает возникновение маленьких клубов, которые гоняются черт знает где – чаще всего в городе. Мы давно заметили, что, отгоняв у себя, абсолютные победители мелких клубов приезжают к нам для участия в дрэге на более организованном и безопасном уровне. Тенденция хорошая, говорящая о том, что у нас участвуют в заездах действительно серьезные и достойные соперники.
По поводу известного „баттла“ на Смотровой я могу сказать, что только слышал о нем, но не участвовал. Понятия не имею, кто там в кого стрельнул, или подрезал, или перевернул, но обстановка на Воробьевых нездоровая – и это одна из главных причин, почему мы сменили место сбора. Я привык решать любые ситуации дипломатическим путем, ибо от обезьян нас отличает умение разговаривать.



Для тех, кто не знал…
„Стрит-рейсинг“ – понятие многоликое. Делится на несколько видов:

1) „Дрэг-рейсинг“ – гонка по прямой на 201, 402 или 804 метра. Такое измерение расстояния пришло из США, правда, там оно измеряется в милях. В районе озера Соленое проводятся измерения мощности автомобилей, поэтому и в дрэге используют такие метражи. Гонки на 804 метра проводятся клубом „Nightforce“, но самый популярный дрэг – на 402 метра. Вообще, 402 метра – это расстояние между светофорами в некоторых штатах Америки…
2) „Стрит-челлендж“ – гонки на огромной скорости в черте города, по дорогам общего пользования.
3) „Дрифт-рейсинг“ – гонки с управляемыми заносами.



К беспредельщикам мы относимся крайне отрицательно: у нас они никогда гоняться не будут… А что касается „траблов“ на наших мероприятиях, думаю, Олег расскажет, были они или нет…

ОК: Как сейчас помню, было две аварии. Машины разбили, но, к счастью, обошлось без жертв. Причина – невнимательность и отсутствие дисциплины участников.

„Ф.“: Иногда приходится слышать, что ваши клубы организовывают лишь банальные гонки по прямой…

КО: Мы так не думаем. Чтобы не было путаницы, расскажу по порядку, чем мы занимаемся. Первое. Приезжая ближе к полуночи на Краснопресненскую набережную (в обиходе – Экспо), вы увидите, как наши ди-джеи создают хорошее настроение перед гонкой клубной андеграунд-музыкой (долой попсу! – *Прим. авт.*). Во время движения вереницы машин (один иностранный журналист „обозвал“ ее Flying Dragon – „Летящий дракон“) к месту гонки происходит интерактивное общение с участниками и зрителями с помощью радиостанций, вещающих на частотах 92,0 FM и 97,9 FM: передаем приветы, зачитываем SMS-ки, травим анекдоты…
Второе. Наша гордость – пятиполосные заезды. Это пока оригинально.
Третье. По особым случаям пускаем в небо яркие фейерверки. И, заметь, не просто маленькие рыночные петарды, а реальные салюты.
Четвертое. Наши клипмейкеры создают видеоклипы, которые мы показываем через проектор на экран.
Пятое. Заказываем уборочные машины, чтобы вывезти мусор после гонок. Иногда убираем территорию сами.
Шестое. Мы принимаем участие в автовыставках, представляем свои тюненные автомобили.
Седьмое. Помогаем в создании компьютерной игры про гонки, выход которой ожидается в сентябре этого года. (И „Форсаж“ тоже! – *Прим. ред.*)
Восьмое. Наши люди принимали участие в съемках уже двух полнометражных художественных фильмов, идущих на широком экране. Это „Неуправляемый занос“ Георгия Шенгелия и „Мужской сезон. Бархатная революция“ Олега Степченко. (Про первый мы писали в №№ 1, 2 „Форсажа“ за 2005 г. – *Прим. ред.*)
Девятое. Мы проводим тематические вечеринки в известных клубах Москвы.

ОК: Добавлю, что в мае мы планируем провести совместно с одним продюсерским центром ночное drag-пати в центре столицы в честь выхода фильма Степченко!

„Ф.“: Вопрос, особо актуальный для наших читателей: как можно поучаствовать в ваших заездах? Каковы критерии отбора участников-новичков?

КО: Им понадобится желание, водительские права, технически исправный автомобиль и трезвая голова. Вот и все составляющие.

ОК: Если ты любишь ночь и у тебя есть автомобиль – приезжай и поучаствуешь! В очереди перед стартом будь терпеливее.

„Ф.“: Что если проводить еженедельный дрэг-рейсинг не на улицах города, а на официальной площадке? Сохранится ли колорит „нелегальности“ происходящего?

КО: Если говорить про официальный дрэг-рейсинг в Тушине, то он начинался при участии автомобилей, которые гонялись по ночам, и, не будем этого скрывать, – именно на наших гонках. (Например, в Мячково в сезоне 2004 года команда „Юнит Артлайн“ очень хорошо выступала при нашем участии). Не думаю, что потеряется колорит. Главное – сохранить атмосферу нелегальности и… романтики. Ничего смешного: мы знаем случаи, когда люди познакомились на гонках и вскоре создали семью. Для многих гонки являются отличным поводом для знакомств – и это прекрасно! Стрит-рейсинг – не только рев двигателей; в первую очередь это общение, которого не всем хватает в повседневной жизни.

ОК: Официальный дрэг-рейсинг никак не влияет на ночные действа, организуемые нашими клубами. Сам формат сбора разный: в Тушине можно соревноваться и получать спортивные разряды, у нас – „заряжаться“ адреналином и общаться с интересными людьми.



По мнению многих посещавших нас западных журналистов, в России, „нелегальности" больше, а значит, больше и адреналина.

„Ф.": Почему бы вам не легализоваться?

ОК и КО: Вообще-то мы в хороших отношениях с РАФ. Есть человек, который уже это сделал. Обстоятельства так сложились, что наш хороший друг Сергей Воробьев (советник президента Российской Автомобильной Федерации по дрэг-рейсингу.– *Прим. авт.*) более серьезно и энергично подошел к решению данного вопроса. Мы этому даже рады и выражаем ему глубокий респект за организацию интересной и зрелищной дисциплины российского автоспорта. Мы знаем, сколько инстанций он для этого обежал, сколько бумаг подготовил. Сущий ад! Нас, в принципе, пока устраивает нынешний „регламент" проведения гонок. Они в достаточной степени легальны и безопасны; разница лишь в том, что наше время – ночь.

„Ф.": Есть ли вообще положительно настроенные к вам чиновники? Неужели все видят в уличных гонках опасную детскую шалость?

КО: Скажем так: многие относятся к нашей деятельности с пониманием. Например, глава администрации Балашихи, его заместители и начальник ГИБДД этого города. Они замечательные люди, готовые содействовать молодежи в организации спортивных автомобильных мероприятий (гонки днем или вечером). Для них важен сам факт, что молодежь стремится оригинально проводить свободное время, поддерживая дисциплину и порядок и не пугая проезжающих мимо обычных водителей.
Как-то на гонку приехал зам. начальника ГИБДД Балашихи и пригласил нас на прием к своему руководителю. На встрече я дал слово Виталию Николаевичу Лихицкому, что появлюсь на его территории только с официальными бумагами, разрешающими легальные старты. Через 9 месяцев распоряжение главы управы на проведение дневной гонки мною было получено. К сожалению, все сорвалось из-за чьего-то распоряжения, гласящего, что гонки в Московской области могут проводиться только на Дмитровском полигоне за 60 километров от Москвы. Я уверен: это ошибочная позиция.
Еще был такой замечательный случай. Подъехал к нам как-то не просто милиционер, а подполковник Главного управления ГИБДД РФ и вежливо попросил нас всех свернуть гонку. Слово за слово, разговорились и мило поболтали. Выяснилось, что в молодости он сам был не прочь погоняться на 02-й „Волге". Это была служебная тачка, неплохо форсированная. С деталями для тюнинга в то время была напряженка, посему приходилось делать все своими руками. Например, он залил свинцом багажник для придания машине оптимальной развесовки по осям. Короче говоря, оказался он хорошим мужиком, хотя изначально намеревался разогнать нашу тусовку – да и то лишь по долгу службы. Вообще, я думаю, что при определенном взаимопонимании, мы могли бы что-то делать для тех районов, где проводим гонки. Посадить деревья, убрать территорию, сделать детскую площадку. Да мало ли чего еще! Просто гражданам надо про нас объективно рассказывать, а не выдумывать то, чего нет… И вряд ли стоит пытаться заработать на нас деньги: стрит-рейсинг, в конце концов, не более чем хобби!

„Ф.": Какие перспективы ждут рейсерское движение в ближайшее время?

ОК и КО: Перспективы? Какие перспективы у нелегальных движений в нашей стране? До тех пор, пока власть не взялась всерьез за борьбу с организованным движением, оно будет существовать, а как только кому-нибудь захочется выслужиться, нас мгновенно раздавят. Но! Оно приобретет хаотичный характер. Гонки будут проходить в самом городе. Тут и там… Везде, где есть прямики, и не только они. И тогда ни одна структура ГИБДД не справится с беспредельными гонками, ревом выхлопных труб, будящим маленьких детей, с авариями, наконец…
Так что лучше полагаться на клубы-организаторы, регулирующие жизнь рейсеров. Пока они в силе, движение будет процветать.
В скором времени начнутся соревнования между различными регионами России с выходом на международный уровень. По нашим прогнозам, в стрит-рейсинг втянутся все новые и новые увлеченные люди; меньше будет пьяных драк, разбитых автобусных остановок… Молодые ребята будут стремиться делать свои машины не похожими ни на какие другие, более эксклюзивными, чем сейчас, ведь европейский тюнинг ушел далеко вперед по качеству экстерьера. Но в целом отечественные тюнингеры скоро Европу и Америку обгонят, гонок станет много больше и вообще всем будет счастье! Вот такие мы оптимисты! :)) FSZ

Благодарим за помощь в организации съемки Егора Бортникова (клуб „SpeedForce").

 ТЕКСТ: Анастасия СОКОЛОВА

Легенда по имени Хонда

ИНФО
Имя: Соичиро Хонда
Родился 17 ноября 1906 г.
Умер 5 августа 1991 г.
Запатентовал более 150 изобретений.
Основатель Honda Motor Company.



„Я никогда не отказывался пускать конкурентов на экскурсию по моей фабрике. Я всегда был рад их приходу. Потому что в то время, пока они изучают мои изобретения, я создаю новые".

„Я потерпел неудачу в 99% своих экспериментов, но именно поэтому мне удался тот счастливый 1%!"

В 1916 году Соичиро Хонда впервые увидел автомобиль и с тех пор мечтал только об одном – делать машины самому. С годами в его жизни мало что изменилось. Добавилась только еще одна цель – делать машины лучше всех.

Гейша не имени Фортуна

Человек, который вызвал столько злобы и недовольства, как в эгоистичном Токио, так и в американской столице автомобилестроения Детройте, родился в начале века в маленькой японской деревушке Комио (Komyo). Этот любитель ярких рубашек и небрежно скроенных костюмов так никогда и не смог почувствовать себя комфортно в консервативном бизнес-сообществе. Его домом и школой всегда была мастерская. Как и у кумира всей его жизни Томаса Эдисона, у основателя империи Honda было только начальное образование и никакого понятия об условностях „интеллигентной среды". Его страстью были двигатели, его мечтой – идеальные автомобили.

Соичиро Хонда, первенец кузнеца Гихеи Хонда, в возрасте 10-ти лет отправился с родителями посмотреть шоу бипланов в соседнем городе. Насколько любознательного мальчишку впечатлили самолетики, история умалчивает. Зато на все лады и почти на всех языках пересказывает, что по дороге на шоу Соичиро увидел автомобиль. Впервые. Случайно. И его судьба была решена.

В 15 лет, успев получить только начальное, по японским меркам, образование, парнишка вместе с отцом перебрался в столицу. Там провинциала взяли подмастерьем в большую авторемонтную мастерскую „Арт Шокай".

Но его обязанности были очень далеки от работы механика: почти год Хонде приходилось исполнять роль... няни новорожденного сына босса! В промежутках между кормлением и прогулками юный технарь выкраивал минуты и копался в двигателях. Вскоре даже хозяину стало очевидно, что у парня настоящий дар. Соичиро так наловчился разбираться во внутренностях автомобилей, что ему поручили собирать двигатели для гонок.

В 1926 он принял участие в ралли на им же самим сконструированном авто, а вскоре даже получил лицензию профессионального гонщика. Вместе со своим младшим братом Бенджиро он собрал новый гоночный автомобиль и установил японский рекорд скорости – 120 км/ч! Но золотая медаль Международной Федерации автолюбителей за вклад в развитие „Формулы-1", которую спустя многие годы вручат Соичиро, достанется ему совсем не за достижения на треке. Карьера Хонды-гонщика закончилась довольно быстро: страшная авария в 1936 году чуть не отняла у него жизнь. Пришлось вернуться в мастерскую. Видимо, с тоски наш герой завязал тесные отношения с представительницами одной из древнейших в Стране восходящего солнца профессий и стал частенько их навещать. Капризной даме Фортуне это совсем не понравилось, на какое-то время она отвернулась от своего любимца – и тут же последовала вторая авария: в компании с несколькими гейшами Хонда вылетел на автомобиле с моста. К счастью, все пассажиры остались невредимы! Соичиро сделал правильный вывод: ночным похождениям и скоростным „покатушкам" был положен конец, а все силы отданы по-настоящему любимому занятию – разработке двигателей.

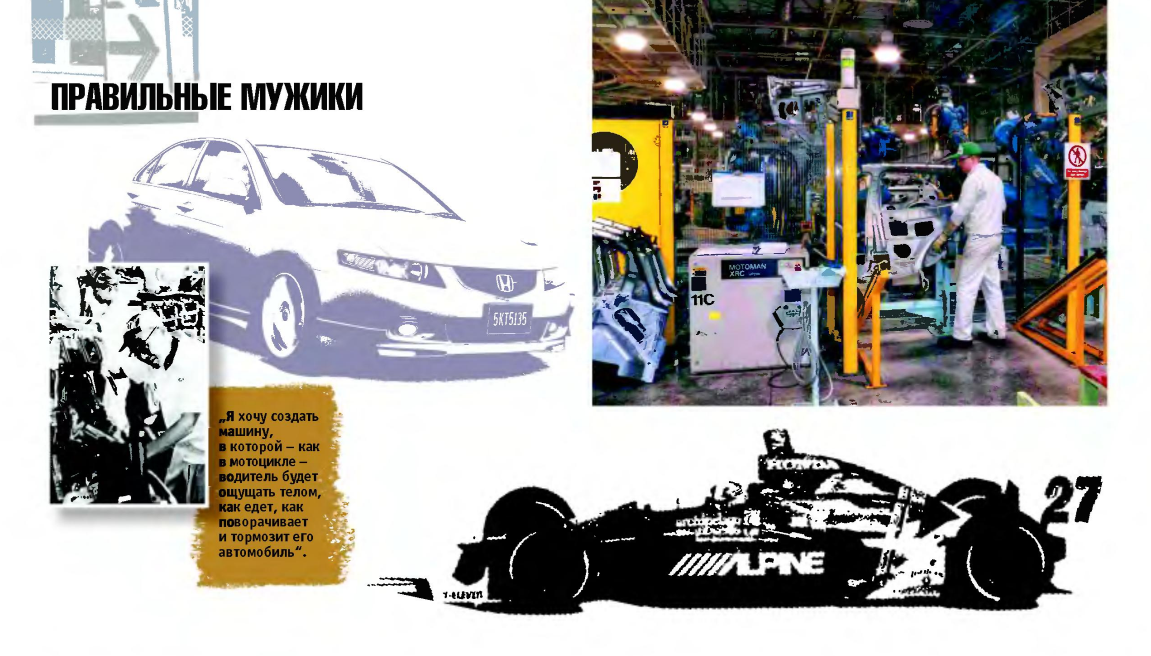
Хочу все знать

Хонда решил, что хочет знать о производстве автомобилей все, и поступил в технологический институт. Но даже не пытался сдавать экзамены и посещал только те занятия, которые считал нужным. Позднее он скажет: „Билет в театр дает право занять место в ложе. Но диплом не дает права занять должность в компании". Вскоре его отчислили за хронические прогулы, но в 1940-м упертый „самурай" поступил в университет, чтобы изучить все свойства металла.

Хонда чувствовал: чтобы стать профессионалом в инженерном бизнесе, он должен начать с самых низов машинного производства. Соичиро наладил выпуск поршневых колец (в 1937 году он открыл компанию „Токай Сейки"), которые в будущем планировал продавать фирме Toyota – лидирующему азиатскому производителю машин того времени. Но корпорация отвергала его предложения на протяжении двух лет, пока, наконец, ему не предложили контракт.

Но Хонда не считал, что пора праздновать победу. Он хотел двигаться дальше. Фанатично нацеленный на достижение цели (и недавно женившийся), в 30-е годы Соичиро сконцентрировал все свои усилия на двигателях и „растворился" в новых разработках. Увы, в 1937 году милитаризация Японии была на самом пике – и его заставили полностью переключиться на производство двигателей для кораблей и самолетов Императорского флота. А после того как союзники разбомбили его фабрику, Хонда (по слухам) целый год зарабатывал на жизнь тем, что... гнал водку на самодельном аппарате!

Но, конечно, этим его деятельность не ограничивалась. Во время Второй мировой он изобрел токарный станок, который сделал



„Я хочу создать машину, в которой – как в мотоцикле – водитель будет ощущать телом, как едет, как поворачивает и тормозит его автомобиль".



„Машины Honda должны обладать уникальной индивидуальностью. Это значит, что управлять автомобилем сможет не только профессиональный водитель. Но это также значит и то, что не каждый сможет с легкостью управлять им. Мы уделяем особое внимание тому, чтобы управление автомобилем было комфортным, безопасным, но в то же время мгновенно реагирующим на каждое действие водителя, в зависимости от навыков последнего".

возможным ускорение процесса производства турбин, и повысил эффективность изготовления пропеллеров для японской авиации.
После войны он открыл техническую лабораторию (она же ремонтная мастерская) в Хамаматсу и начал новый проект по производству мини-двигателей для велосипедов. Это было очень актуально – нехватка бензина заставила народ пересесть на байки, а крутить педали день напролет был способен не каждый. Чтобы найти деньги, необходимые для разработок и экспериментов с маленькими движками, Хонда направил деловые предложения более чем 18 тысячам (!) владельцев веломагазинов. 5 тысяч ответили согласием вложить капитал в изобретателя. И упорство окупилось! Вскоре Соичиро стал крупнейшим производителем велосипедных моторов, а затем и мотоциклов.

Начало империи

В 1948 году Хонда организовал Honda Motor Company – биография империи началась. На этот раз он взял в партнеры некоего Такео Фудзисаву – чтобы тот заведовал организационными вопросами, которые казались Соичиро невыносимо скучными. Вскоре они вышли на рынок с моторными велосипедами „батабата", названными так по звуку, который издавал мотор во время езды. Этот „малыш" так никогда и не пересек пределы Японии, но внутри страны стал абсолютным лидером продаж. Самая популярная модель Хонды Dream скоро почти заполонит острова, но сам Соичиро, который уже прославился тем, что проводил дни напролет в мастерской в окружении разнообразных железяк, задумал кое-что поинтереснее: создать автомобиль, который заставит компании „Тойота" и „Ниссан" смириться с ролью жалких неудачников.
Насколько это удалось, вы можете судить сами. Бесспорно то, что вскоре Хонда превратил свою компанию в „биллионно-долларового" гиганта. И осуществил еще одну мечту: в 1963 году спустил с конвейера S500, первую спортивную машину Honda Motor Company (первую, но далеко не последнюю) и стал влиятельным человеком в мире гонок. Вслед за дебютом знаменитой Honda Civic в 1972 году стало очевидно, кто на самом деле правит автомиром. Honda Civic и Honda Accord стали выбором миллионов американцев – этих снобов и ярых приверженцев всего отечественного!
Даже после того как дедушка Хонда достиг всего, о чем мечтал, он не перестал работать. Любопытство и воля, которые заставили маленького мальчишку в далеком прошлом бежать за удаляющимся в пыли автомобилем, никогда его не покидали. Наследникам и последователям он заповедовал всегда стремиться к совершенству. Любить и понимать каждый винтик автомобиля, который делаешь. Относиться к „железному коню" как к живому существу – другу и помощнику.
В 1989 году (за два года до смерти) Соичиро Хонда удостоился чести быть помещенным в Американский Зал Славы. Тогда же он стал всего лишь третьим человеком, которого наградили золотой медалью Международной Федерации автолюбителей. Ранее эту награду получили легендарные профессор Фердинанд Порш и Энцо Феррари. FSZ

„Действия без философии – смертельное оружие. Философия без действий – бессмысленна".



Fotobank/TopFoto





Привет из Техаса

ТЕКСТ: Максим ЧАЙКО, обозреватель журнала „PlayStation Magazine"

Игры про машинки? Сколько угодно. Сегодня мы устроили для вас показательный разбор каждой актуальной игровой платформы на предмет выявления лучшего рейсинга. Можете аккуратно вырвать эти страницы и отправиться с ними в магазин – лучшего советчика вам не найти.





Разработчик: Bizarre Creations
Издатель: Microsoft
Платформа: Microsoft Xbox



За неимением у российского подразделения Microsoft четкой маркетинговой политики по продвижению развлекательной системы Xbox многие из вас упускают возможность обрести отличного друга – стильный такой, черный ящик. Тем временем гоночных игр для него невообразимое количество – от Burnout 3: Takedown, которая, впрочем, есть и для PlayStation 2, до дико эксклюзивной Project Gotham Racing 2. Тут мало надобности объяснять что-то словами: вам будет достаточно проехать пару кругов в этой игре по какой-нибудь трассе, желательно во время заката, чтобы надолго потерять сон и душевный покой. Машины, как и в Gran Turismo 4, кропотливо лицензированы; трассы выглядят так, будто к их созданию приложили усилия лучшие художники-импрессионисты; звук моторов... он, пожалуй, лучше, чем где бы то ни было еще. Озаботьтесь покупкой мощной аудиосистемы – она усиливает радость от Project Gotham Racing 2 ровно в четыре раза.

GRAN TURISMO 4

Разработчик: Polyphony Digital
Издатель: Sony
Платформа: Sony PlayStation 2

Легендарная серия снова гремит на лучшей игровой системе. В Gran Turismo не получается играть по полчаса в день – не тот формат. Если вы за нее сели, то будьте готовы, что это до утра. Потому что здесь более семисот бережно смоделированных автомобилей, невероятные возможности для тюнинга и миллиметры с миллисекундами, которые решают все – перед вами самый грандиозный автосимулятор в мире. В этой игре не бывает неоновых подсветок и прочего детского сада. Тут на ведущих ролях двухмиллионные гоночные болиды от Nissan и Toyota, смертельные повороты Нюрбургринга и турбонаддув в качестве смысла жизни. На VW Lupo тоже можно покататься. И на Subaru Impreza WRX. Потому что в этой игре гоночных дисциплин примерно столько же, сколько пальцев у вас на всех конечностях. Упускать Gran Turismo 4 нельзя. Покупать ради нее особо гигантский телевизор и PlayStation 2 – можно и нужно.



Разработчик: Namco
Издатель: Namco
Платформа: PlayStation Portable

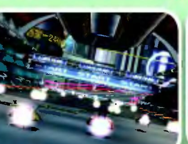


Скорее всего, у вас еще нет PlayStation Portable: эту портативную игровую систему у нас начнут продавать примерно через полгода, но особо ударившиеся головой (вроде нас) заказывают ее из Японии или США уже сейчас, будучи не в силах дождаться европейского релиза. Из дальних стран PSP приезжает, как правило, в комплекте с игрой Ridge Racer – лучшей из немногих, что уже успели выйти. Словами сложно передать, насколько это круто. Казалось бы, гонки как гонки: стандартный набор трасс („у моря", „в горах", „город" и т. п.), обычные машинки, обычные игровые режимы. Особый акцент на дрифтинге – все повороты тут принято проходить в скольжении, зачастую совсем-совсем боком. Но выглядит это... Просто представьте, что добрый волшебник уменьшил плазменный телевизор за десять тысяч долларов с подключенной к нему PlayStation 2 до размеров футляра для очков и получившееся поместил вам в карман за очень символические деньги.



F-ZERO GX

Разработчик: Amusement Vision
Издатель: Nintendo
Платформа: Nintendo Gamecube





Откровенно сказать, Gamecube – умирающая платформа. Игры здесь предназначены в основном для детей, причем преимущественно японских, а в Nintendo никому не хочется вкладывать деньги. Однако ж это не означает, что тут „не во что" поиграться. Вот хотя бы F-Zero GX: у местных машинок напрочь отсутствуют колеса, однако это не мешает их разгонять до скорости звука со всеми вытекающими из этого слюнями радости. В такие игры вам приходилось играть в детстве на игровых автоматах, если, конечно, оное детство проводилось в сколько-нибудь капиталистической стране.

TOCA RACE DRIVER 2



Разработчик: Codemasters
Издатель: Codemasters
Платформа: PC





Если вам вдруг приспичило использовать компьютер для чего-нибудь более увлекательного, чем высчитывание среднего арифметического в программе Excel, то непременно купите TOCA Race Driver 2. Преимуществом этой игры является вовсе не сюжет, рассказывающий про молодого, но крайне перспективного гонщика, и не умопомрачительная графика (хотя все это в TOCA Race Driver 2 есть), а обсчет повреждений. Нет ничего лучше, чем нарезать по гоночному треку десяток кругов на Gord GT, ювелирно вписываясь в повороты с серьезным лицом, а потом разворотить свою машину в труху, врезавшись в стену. Да-да, здесь все мнется, ломается и отваливается с особой реалистичностью. Наблюдать за катящимся к горизонту крылом от разбитого Aston Martin – удовольствие на грани сексуального. Желательно вместе с игрой приобрести видеокарту самой последней модели. Или плюнуть на все это, а на сэкономленные деньги купить PlayStation 2.





Разработчик: Orbital Media
Издатель: Orbital Media
Платформа: Nintendo Gameboy Advance



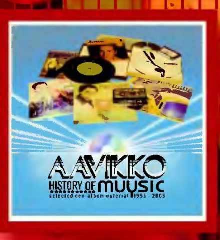




Gameboy Advance настолько стар и дешев, что его можно купить на сдачу, чтобы повозиться пару недель, а потом подарить младшему брату. Но все это не означает, что играть с его помощью неинтересно или не во что. Взгляните хотя бы на Racing Gears Advance. Помните, на „персоналках" были милые такие гоночки с видом сверху – Micro Machines и Death Rally? Нет? Хорошо, тогда вспомните, сколько радости доставляла возня в песочнице с игрушками. Racing Gears Advance – это мощный пинок по вашей ностальгии. Мы сами видели, как из хмурых небритых дядек за тридцать эта игра делала счастливых детей с лучезарным взором. Они гонялись на игрушечных автомобильчиках по симпатичным трассам, пуляли по врагам ракетами и пропускали важное совещание в офисе, чтобы заработать еще тысячу игрушечных долларов и купить для своей микромашинки турбину второго уровня.

ТЕКСТ: Алексей ПЕВЧЕВ, Влад БУХАНЦЕВ





Calvin Russel
In Spite Of it All
/SPV/

Рассел – один из представителей столь популярного сейчас в США направления „американа", жанра, в равной мере впитавшего в себя достижения таких стилей, как кантри, корневой ритм-н-блюз и еще дюжины их местечковых ответвлений. Подобную музыку слушают лихие сорвиголовы, выбравшие для работы тяжелые грузовики MAC, а для отдыха заведения типа „Большие сиськи" из фильма „От заката до рассвета". Жесткие гитары, четкая ритм-секция вызывают в памяти целый спектр команд от энергичного ZZ Top до упругого T-Rex. Рассел, пропахавший вдоль и поперек весь американский континент, вдоволь наслушался историй об авантюристах, бродягах и романтиках с большой дороги, и, как принято было говорить в былые времена, – „многие из них легли в основу этой пластинки".





AAVIKO
History Of Music
Selected non-album material
1995–2003
/Solnce records/Союз/

Вставив диск в проигрыватель и несколько изумившись качеству звучания материала – не торопитесь впадать в отчаяние оттого, что вас нагло кинули. Действительно, Low-Fi-манера, в которой работает это финское трио в противовес Hi-Fi-звучанию, нарочито некачественна, но это всего лишь один из легких приколов в общей подаче. Музыку AAVIKO называют „саундтреком для спагетти-вестернов", и даже „обезьяним джазом", но их туры по почти всей Западной Европе показали, что любителей подобных экспериментов немало. Три деревенских парня, ранее нагло выпускавших свои альбомы лишь на виниле, исполняют смелый, рваный серф, в котором наивно, но безумно весело перемежаются танцы кабальеро и фон для детских радиопостановок, музыка для фуникулеров и обрамление забытого вестерна.

Loggerhead
Музыка для подиумов
/Легкие/

Логичное продолжение ижевского нашествия. Для тех, кто не в курсе: уже несколько лет российские продюсеры, специализирующиеся на выпуске „легкой" электроники, разрабатывают музыкальный пласт родины автомата Калашникова и по совместительству столицы Удмуртии. Обнаружено и выпущено в свет немало имен, но и немало предстоит найти. Loggerhead – проект Константина Базеева и Евгения Вотякова, двух питерских DJ-ев, любимцев-завсегдатаев главного ижевского клуба „Вавилон". Имея немалый опыт в деле электронно-музыкального моделирования и перепробовав себя во всех сферах от пост-рока до IDM, друзья обратились к хаусу, резонно решив что в их воплощении он будет наиболее актуален. Надо сказать, самонадеянность в их случае оказалась обоснованной. Фанки, диско, джазии и аналоговые синтезаторы, масса фантастически заводных, светлых мелодий. Другое дело, что не совсем ясно, как под это дефилировать по подиуму.



Ва-Банкъ
Игроки и шпионы
/Real Records/

Группа, чьи альбомы может быть и не продаются фантастическими тиражами, но чьи новые песни обязательно находят отклик, негативный или положительный – неважно. Детище Александра Ф. Скляра с приходом новой боевой единицы – гитариста и аранжировщика Сергея Левитина сейчас вновь пребывает в весьма бодром расположении духа. В отличие от многих коллег по московской рок-сцене конца прошлого века энергетика „Ва-Банка" не вымучена, а скорее навеяна внутренней философией, умением четко представлять современную картину и при этом не корчить из себя модников. „Голодные пули", „Их много", „Новые китайцы", „Жизнь на пять четвертей", „Огонь-вода" – воскрешают в равной степени как искреннюю жесткую манеру раннего „Ва-Банка", так и западные образцы типа New Model Army и групп „манчестерской волны". По большому счету, на альбоме нашлось место всему, чем жили участники команды последнее время – от романса до экстремально-реверсивных движений.



Asian Dnb Feundation
Tank
/EMI/

Вот уже почти десять лет эти выходцы из бедных районов Лондона терроризируют британскую общественность, в достаточно мирное время выдавая порции жесткого техно-соцкитча, по убойности сравнимые с альбомами The Clash. Притом что творчество этих индо-пакистанцев во втором колене прямого отношения к панк-року не имеет (речь скорее о универсальной смеси этно и агрессивной электроники), ADF – новая модель музыки современного европейского гетто – жесткой, агрессивной и бескомпромиссной. Рэгги, даб в такой упаковке и на достойной громкости вполне годятся для небольшой революции в отдельно взятом транспортном средстве и его окрестностях.



Telepopmusic
Angel milk
/EMI/

В общем-то, то, что делают Telepopmusic, нельзя назвать самой актуальной музыкой. Гламурности добавляет лишь тот факт, что группа французская, а это означает обязательные книксены в сторону вальяжных духовых, нежных ритмических ходов и общих томных настроений в духе ночных парижских кафе. Главными идеоносителями проекта являются Фабрис Дюмон и Стефан Эри, ведущей вокалисткой – Анжела Мак-Класки (на этом альбоме усиленная Деборой Андерсон). Telepopmusic – это очень красивое, меланхоличное повествование, где переплетаются эмбиент и трип-хоп, а эпилогом, конечно же, любовь. То, что альбом записывался в студии, оборудованной в лесном домике, совершенно не означает, что он не покатит в городской суете. Может быть, именно так стоит снимать стресс.



Ocean's Twelve OST

Со дня выхода в свет второй части фильма о гениальных аферистах Оушене и его друзьях прошло уже достаточно много времени, и вряд ли еще остался кто-то, кто не видел истории приключений этих стильных парней (и дам) в Европе. Теперь у вас есть возможность представить, что вы и сам парень не промах. Что ваша видавшая виды „девятка" не что иное, как Porcshe последней модели, а в вашем кейсе не бумаги и завалявшийся презерватив, а все необходимые приспособления для совершения хитроумных операций. Вам необходимо лишь включить саундтрек к фильму „Двенадцать друзей Оушена". Отличный мягкий европейский саунд – дело рук гениального Дэвида Холмса. Фанковый парад к „Одиннадцати Друзьям Оушена" – его же работа. На этот раз в музыке стало несколько больше электроники, поубивалось живых инструментов, но при этом она не потеряла ни капли своего шарма и осталась все такой же привлекательной и несущей слушателям отличное настроение. Холмсу всегда удавалось поставить себя на одну доску с персонажами фильмов, для которых он работал. И у вас есть такая же возможность. Главное – не увлечься. Милиция не дремлет. Просто слушайте хорошую музыку – иногда для счастья достаточно и этого.



ТЕКСТ: Заира ОЗОВА

Знама крестоносцев

ЦАРСТВИЕ НЕБЕСНОЕ
(KINGDOM OF HEAVEN) США, 2005
Режиссер – Ридли Скетт.
В релях: Орлаиде Блум, Эва Грии, Лайам Нисеи, Джереми Айронс, Дэвид Тьюлис.



В начале мая практически одновременно во многих странах стартует новый исторический блокбастер Ридли Скотта. Британский режиссер, давно и надолго осевший в Голливуде, заматерел и заржавел до такой степени, что в последние годы ничего, кроме крупномасштабных батальных полотен, не снимает. „Гладиатор“ и „Падение черного ястреба“ оказались лишь прелюдиями к этому эпичному, дорогостоящему пеплуму с бюджетом более 100 млн. долларов, где основной антураж, судя по всему, будут создавать залпы башенных орудий и крошево из человеческих тел. Однако уже во время съемок вокруг фильма начали разгораться скандалы: знатоки углядели в нем явную антимусульманскую направленность. Да и исполнителя главного героя в последний момент пришлось сменить: роль, по большому счету, писалась под Рассела Кроу.

История о кузнеце, который в XII веке возглавил защитников города и отчаянно сражался против крестоносцев, подступивших к Иерусалиму, не подкупает своей новизной. Очередной герой-одиночка, стремящийся спасти город (мир, галактику, Вселенную), ведомый мудрым учителем и в самый разгар процесса влюбляющийся в барышню голубых кровей, – таких занятных поделок мы насмотрелись уже вдоволь. Тем более что, если верить трейлерам, визуальный ряд фильма представляет собой мешанину из „Короля Артура“, „Властелина колец“ и все того же „Гладиатора“, что не может не настораживать. Единственное и, пожалуй, главное обстоятельство, которое заведомо говорит в пользу фильма, – это актерский состав. Сплошь британские актеры, играющие арабов: Орландо Блум, пытающийся выбиться из образа бесполого ангела; Джереми Айронс, сохранивший творческую свежесть в годы своего физического угасания; утонченный ирландский денди Лайам Нисон и главный поль-верлен-ремус-люпин всех времен и народов Дэвид Тьюлис. И наконец, еще одна европейская звезда, бертоллучиевское открытие, синеглазая француженка Ева Грин, в роли местной принцессы вдохнет фемининного очарования в мужественную компанию суровых бриттов.

Кому Ценителям пафосных эпиков с красивыми женщинами и мужественными вояками.

Сколько ***

Дурное семя

ПОТОМСТВО ЧАКИ
(SEED OF CHUCKY) США, 2004
Режиссер – Деи Маичии.
В релях: Брэд Дуриф, Джеиифер Тилли, Билли Бейд, Ханна Спирригт, Джои Уотерс.



За режиссуру пятой части популярного киносериала о кукле-убийце Чаки взялся сам автор идеи Дон Манчини, который, видимо, утомился мириться с тем, что с его детищем делают неумелые ремесленники. Сиротка Глен, отпрыск Чаки и Тиффани, узнав о начале съемок фильма, в основу которого положена легенда о его родителях, отправляется в Голливуд, где ему удается воскресить своих кровожадных предков. К ужасу Глена, Чаки и Тиффани вновь берутся за старое. Убийственная в своем маразматизме комиксовая бесовщина очаровывает напрочь. Изуродованное лицо Чаки будет сниться зрителям по ночам в пародийных вакханалиях: в фильме не стыдясь высмеивают и цитируют все, что плохо лежит. Особенно досталось патриарху трэш-культуры Джону Уотерсу, который и сам поучаствовал в этой акции самоглумления.

Кому Ценителям отвратительного правдорубства и вдохновенного идиотизма.

Сколько ****

КИНО

Нашли ковчег!

САХАРА
(SAHARA) США, 2005
Режиссер – Брек Айсиер.
В релях: Мэтью Мак-Коиехи, Стив Заи, Пеиелепа Крус, Уильям Мейси.



Призрак Индианы Джонса бродит по планете. Сначала он безуспешно попытался вселиться в героя Николаса Кейджа из фильма „Сокровище нации“. Теперь выбрана новая жертва: фактурный Мак-Конехи со взглядом бывалого романтика. Он играет Дирка Питта, бравого искателя египетских сокровищ, который случайно предотвратил убийство женщины-ученого. Привлекательная испанская барышня в долине Нила изучает болезнь, которая многих североафриканцев лишает рассудка, доводит до каннибализма и смерти. Как выясняется, источник этой болезни кроется в производственных отходах, выброс которых в скором времени грозит загрязнить мировой океан. Ниточки приводят к африканскому диктатору, с которым бесстрашному Питту, новой модификации Индианы Джонса, придется сразиться, рискуя своей бесценной жизнью. Комедийная составляющая заметно скрашивает это вялотекущее приключенческое действо с притянутыми за уши сюжетными ходами и шитыми белыми нитками перипетиями.

Кому Тем, кто тоскует по старым добрым приключенческим экшнам.

Сколько ***

Из неглубокой могилы

МЕСТЬ МЕРТВЕЦОВ
(SHALLOW GROUND) США, 2004
Режиссер – Шелдеи Уилсеи.
В релях: Тимети Мерфи, Стэи Кирш, Патрисия Мак-Кермак.



У шерифа Шепарда настали смутные времена. Мало того, что его уже год терзает чувство вины по поводу зверского, так и не раскрытого убийства местной девочки. Так теперь еще к дверям его полицейского участка неизвестным образом доковылял невменяемый мальчик, залитый кровью. Кто он такой, что ему надо и что с ним произошло: найти ответы на эти вопросы – первоочередная задача шерифа. Только ему в процессе расследованияв предстоит преодолеть слишком много фобий, столкнувшись лицом к лицу со своими параноидальными страхами. Крепкий ужастик, в котором темы „живой мертвечины“ эксплуатируются всего лишь на уровне гнетущего саспенса, внушает уважение. Но никаких шедевров в этом жанре ждать уже не приходится, поэтому любая мало-мальски внятная картина, не скатывающаяся в трэш-балаган и безыскусную пародию, видится едва ли не откровением. „Месть мертвецов“ – далеко не самый худший образчик хоррора, смотреть который для пущего эффекта лучше одному, в темноте, с выключенным светом.

Кому Всем, кто любит и умеет щекотать себе нервы.

Сколько ****

КУБ ВМЕСТО ДИЗЕЛЯ

XXX-2: НОВЫЙ УРОВЕНЬ
(XXX: STATE OF THE UNION) США, 2005
Режиссер – Ли Тамахери.
В релях: Айс Кьюб, Уиллем Дефе, Сэмюэль Л. Джексеи.





Сиквел нашумевшей картины с порнографическим названием выходит в мировой прокат, когда номер журнала будет уже в продаже, так что отосительно его успеха нам остается только строить догадки. В первой части, представляющей собой вариацию на тему „Джеймс Бонд для бедных“, упор делался на незамутненном психологическими коллизиями экшене. Это будет в достатке наличествовать и в продолжении, в отличие от Вина Дизеля, который отказался сниматься за какие-то „жалкие 15 миллионов“. Вместо него в пару к агенту национальной безопасности в исполнении Сэмюэля Джексона приставлен нелепый рэппер Айс Кьюб, который и будет теперь главным взрывателем, испытателем, летчиком-налетчиком. Его выудят из тюрьмы и направят энергию в нужное русло, чтоб простой разбитной паренек, увлекающийся всяческим спортивным экстримом, снова стал героем и предотвратил (ни много ни мало) отставку американского правительства. Особенно умиляет тот факт, что режиссер Тамахори снял в свое время одну из серий „бондианы“ „Умри, но не сейчас“.

Кому Тем, кого все еще впечатляет постановочный экшн без излишнего драматизма.

Сколько пока не знаем!

„Дизайн" ждите в июне!



Здравствуете, редакция журнала „Форсаж"!!! Я думаю, что тюнинг – это своего рода наркотик; если на него „подсесть", то он будет „плющить" постоянно! Я пристрастился к такому роду наркотика в 94-м году; много читал и брызгал слюнями на журнал, при виде „крутой машины". Но вот настал и мой час приобрести себе какую-нибудь „рохлю", за 2–2,5 тыс. у. е. Покупать наш, отечественный „конструктор для взрослых" (в виде „ЗУБИЛ") как-то не особо хочется, вот именно по этому поводу я предлагаю в ваш журнал ввести новую рубрику: „Купе за $2000", в которой вы могли бы разместить „инфу" на тему: какой импортный авто можно приобрести за соответствующую сумму. Ведь как много действительно хороших машин типа: BMW E30, Honda Prelude III, Volvo 480, Toyota Celica II и III, Mazda 626 GD… И этот список можно дальше продолжить. А ведь можно за 5–6 тыс. „убитых енотов" прикупить даже и M3 (в тридцатом кузове)!!!

Также можно писать, где и как затюнить такого „мамонта", скидывать информацию по поводу комплектующих двигателя, ходовой и элементов аэродинамических обвесов, делиться опытом.

Еще в январском номере я прочитал письмо Вани Волкова из Екатеринбурга относительно рубрики „Дизайн", очень ее жду, но ее все нет и нет. Передумали? Когда же она появится?

С уважением, Андрей.

От редакции

Андрей, спасибо за предложения! Отчасти твои пожелания воплотятся в видоизмененной рубрике „Реинкарнация". „Дизайн" появится в следующем номере. Теперь уж точно! Вызревала рубрика действительно долго. Мы хотели, чтобы первый материал написал сам Ваня Волков, а он все-таки в первую очередь технарь, дизайнер, а уж потом журналист. Вместе с ним мы несколько раз все переделывали, переписывали – и, наконец, его размышления о японском автомобильном дизайне обрели окончательные контуры. В июньском номере „Форсажа" увидите, что в итоге получилось. Нам ведь важно, чтобы читатели не только с удовольствием изучали наш журнал, но и сами включались в его производство, пробовали себя в чем-то новом. Мы хотим быть именно Клубом, объединяющим тюнингеров и рейсеров всей страны, а не просто очередным „глянцем" про автомобильчики, срубающим „бабки"… Вот.
А у Ивана, нам кажется, получилось здорово!

Не хочу читать про психов!

Привет, „Форсаж"!
Убедительно прошу не прислушиваться к дурацким пожеланиям типа: „Пишите больше об отечественных автомобилях, потому что они ближе к реальной жизни".
Если среднестатистический человек может позволить себе провести тюнинг „тазика" за 10–15 тысяч долларов (что еще не предел – ненормальных хватает!), тем более, на выходе это 140–170 л. с., то разве ему не по силам тюнинг какого-нибудь „японца" с таким же бюджетом? Только по стоимости голого „тазика" можно взять „цивик" 1,5–1,6, который „в базе" выдает столько же.
Надеюсь, что к концу весны покажу наглядно, на своем прелюде, куда, как и на что нужно тратить деньги, не превышающие вышеуказанный бюджет.
Сейчас в процессе завершения установка турбонаддува с давлением около 1 Бар, блок AEM ECU, поршни и шатуны, LSD…
Расчетная мощность – 380 л. с.!
Как закончу, дам знать.
Мне гораздо интереснее прочесть о GTR, Levin, Integra, нежели об очередном психе. Есть мировая тюнинг-культура – о ней люди и должны знать. И развивать ее у нас!

С уважением,
Борис, г. Киев

Знай, русский народ…

Привет, уважаемый мною журнал „Форсаж"!
Пишет BAM DREGtuning из Тюмени. Покупал давно уже „Тюнинг автомобилей", а потом как-то нашел в нем демо-версию „Форсажа". Очень заинтересовался. Купил первый выпуск и решил, что вы для меня – ИДЕАЛ среди российской прессы! Не пропустил еще ни одного номера!
Горячие девчонки – это неотъемлемая часть любого журнала, но не все это понимают. Все правильно сделано, но в выпуске за февраль 2005 в рубрике „Темный зал" меня поразило, что фильм „Обитель зла: Апокалипсис" удостоился в рейтинге всего двух звезд!!! Уважаемый автор, вы хоть смотрели фильм!!! А??? Я бы все 6 ему дал (ну, т. е. 5…)
Посмотрел „Неуправляемый занос". Все, что было написано в журнале за два номера, отображено в фильме последние мин. пять. А так все у вас ништяк!
Я просто помешался на тюнинге. И ваш журнал – моя моральная пища. У меня еще своей машины нет, только отцовская 102-я, в которую я вкладываю всю свою студенческую „степуху". Через полгода пойду работать! И куплю „восьмуху". Ну вот вроде бы и все… Кстати, плакаты ваши – СУПЕР!!! Знай, русский народ: „ФОРСАЖ" – ЭТО ЖУРНАЛ!

С глубочайшим уважением – DREGtuning,
г. Тюмень

От редакции

Спасибо большое! Относительно же кино – тут у каждого свои вкусы… А Милу Йовович мы, кстати, любим…

Новый комикс лучше!

Здравствуйте, многоуважаемый „Форсаж"!
Большой и теплый привет из славного города Ростова-на-Дону. Являюсь постоянным читателем вашего журнала (покупать буду регулярно!) и истинным ценителем автомобильного искусства (может, громко сказано, ну уж простите). Непрофессионально занимаюсь кузовным дизайном автомобилей, впоследствии (все зависит от количества „деревянных") планирую открытие собственного небольшого ателье-клуба, где запросто можно будет собраться всем любителям тюнинга, дабы попить хмельного напитка, поразмышлять о будущем или воплотить в реальность идею, о которой давно мечтал.
Ваш журнал великолепен, и, что характерно, от номера к номеру становится все лучше и лучше! По-боевому заряженные машины, шикарные обнаженные девушки, интересные, познавательные и смешные рубрики – ЭТО все про нас! Вот только одно „НО"! Почему так скупо и бедно представлен российский автопром? Как минимум 60% материала принадлежит западным производителям. Как же так? Но со временем, я думаю, все будет хорошо! Кстати в последнем номере появился отличный комикс – прорисован лучше, чем первый (Милку не жалко!!!) и фразы жестче! А идея, которая была прислана вам в письме от одного из читателей, тоже заслуживает уважения! Действительно, иметь большое количество внештатных корреспондентов – это ведь очень хорошо для журнала, прямо хоть звание народного давай! В общем, желаю творческих успехов, процветания и большего количества читателей!

С уважением, Андрей (Торн),
г. Ростов-на-Дону!

P. S.: Имею опыт по написанию статей для различных журналов; мог бы подобрать вам материал для какой-нибудь рубрики. Надоело сидеть без дела.
Удачи!!!

От редакции

Спасибо, Андрей! Ждем твоих материалов про тачки с берегов Дона!



Работать хочу!

Здравствуйте! Хочу выразить свой глубочайший respect всей команде „Форсажа" и попытаться выразить свою радость от поглощения ваших номеров: классно, супер, вандрефул! Слов не хватает! Журнал становится все интереснее и интереснее, особенно девчонки (шутка!). Меня зовут Олег, мне 26. „Японский аппарат" – карбюраторный Mitsubishi Galant 1989 г. в. – достался мне в бурные студенческие годы по наследству. По вашим меркам, „дохлая" машина, хотя и была в отличном состоянии. Я быстро к ней привык и поставил на уши немало местных гаишников. Вот время было! А сейчас „старуха" моя стоит в боксе. Семь лет прошло с момента нашего знакомства, и решил я с ней что-нибудь сотворить. Да только опыта маловато. Как бы не сделать из нее самолет или машинку швейную, потому что ремонтом разных авто занимаюсь давно и регулярно, но НАСТОЯЩИМ „тюнинхом" и рейсингом никогда не увлекался, ибо не позволяет „зряплата". Уверен, что ваш журнал читают не только нелегалы, которые днем ковыряются с тачкой, а ночью пугают бабушек ревом двигателей и бешеными „покатушками" (не воспринимать как наезд!), но и люди из серьезных контор, которым нужен помощник (ученик, если угодно) с растущими из правильного места руками и пока еще светлой головой. Посему слезно прошу у редакции журнала помощи в поиске таковых людей.
P. S. Через месяц 27 лет. Большой привет райвоенкомату!

Олег

От редакции

Мы тут навели кое-какие справки, Олег. Помощник действительно нужен – нашему районному военкомату, так что мы исполнили твое пожелание, жди. (Да ладно – шутка! Вот – письмо мы напечатали; если кто заинтересуется, координаты твои передадим.)

Мы только пишем!

Почему вы не тюнингуете ГАЗ-3110?

Давид Гарсеванян

От редакции

Уважаемый Давид! Мы ВООБЩЕ не тюнингуем чужие машины. (А свои давно модифицировали.) Мы – журнал, мы о тюнинге только пишем. Появится интересный ГАЗ – сообщите, пожалуйста!

Сюжет и графика Schmidt



Продолжение следует...





SEAT CORDOBA SX — Цена: $8500

1996 г. в. Пробег – 150 000 км.
Двигатель: 1,8, 16v, 140 л. с., чип, впуск jr, выпуск Sebring, Recaro, подвеска k. a. w (–60 мм), лит. диски OZ R15, нов. зима.
Kamei, Lucas, 2srs, CD, конд., эл. стекла, доп. приборы.
Состояние боевое.
Тел: 8 916 733 2719; 706 6869



AUDI A6 — Цена: $20 000

1998 г. в. Двиг. 2800 куб. см, МКПП, АБС, ПБС, СРС, климат-контроль и т. д. Эксклюзивний внешний тюнинг:
бампера, пороги, реснички, накладка на заднее стекло, спойлер, разведенный на 2 стороны выхлоп.
Тел.: (095) 504 5515

SUBARU IMPREZA WRX STI

Сделана в Al Tuning;
кузов 2001 г., остальное – 2004 г. P.S. 380 л. сил!!!!.
Подробности по тел: 8 (501) 439 2698 (Денис);
e-mail: miata2003@mail.ru



GOLF II — Цена: $4500 (терг)

1989 г. в. Пробег – 155 000 км. Цвет – темно-синий. Год „постройки" – 2003. 3-дверный. Заварена крышка багажника, утопленные ручки от Audi, зеркала Hagus M3, тонирован, монограммная решетка (без значка), обвес Rieger (передний бампер + пороги + задний бампер), раскатанные арки, воздухозаборник в капоте, выхлоп Remus, литые диски R15 195/50 Dunlop, руль Dino 30, водительское сиденье Sparco (Milano 2). Мотор: 1,8 моновпрыск (RP), было 66 кВт с завода, стоит фильтр нулевого сопротивления JR, свечи Brisk форкамерные, распредвал Schrik 260 градусов. Машина находится в Минске.
Тел.: +37 529 659 3336; e-mail: nfs666@mail.ru



NISSAN LAUREL MEDALIST — Цена: $9650

1997 г. в. Пробег по Москве – 10 000 (полгода). Черн. металлик. Авто в отличном состоянии: ABS, 2SRS, климат, полн. электропакет, оптика – хрусталь, автосвет, серворуль, правый ГУР, АКПП – 3 режима (зима/спорт); 2л-V6, литье, тонировка, музыка – CD, 6 колонок с управлением на руле; новая резина „Бриджстоун". Все жидкости, фильтры, колодки менял.
Обслуживался в авторизированном сервисе.
Тел.: 8 903 149 0630 (Иван)

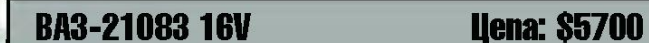
„МОСКВИЧ" M2141 — Цена: $3000

1991 г. в.
Двигатель: 2,3 л, гор. карб. Dellorto, фильтры JR, мод. ГБ, выпуск 60 мм, нерж. МПС3, тормоза вент., аморт. KONI,
колеса R15/R16; все электро, музыка.
Тел.: 776 1016(моб); mail:az2141@mail.ru



TOYOTA SPRINTER TRYENO — Цена: 6400 у.е.

1500 куб. см, бензин, передний привод, механическая коробка передач, правый руль, суперсалон, ABS, Airbag, кондиционер, литье, „метла", сигнализация, люк, новая всесезонка R14, тонировка американская. Состояние отличное, пробег – 1 год, масло заливалось только синтетика (Shell), бензин только 95-й. Местонахождение – Хабаровск. Окажу помощь с отправкой в регионы.
Тел.: 8 914 772 5228



ВАЗ-21083 16V — Цена: $5700

1998 г. в. Ребилдинг-2004 (6000 км). (Жалко, но нужно срочно.)
Доп. информация: ДВС – 16V, 1600 куб. см, спорт. распредвал, проточ. поршневая. КПП: 103 ряд, 4,5 пара, к/х кулиса.
Впуск-выпуск Pro Sport. Подвеска Billstein Sport, опоры SS20. Тормоза перед. – R14 Pelenga, задние – R13, диски 185/60 R14.
Внешний тюнинг: пороги, крышка багажника, замки капота, подсветка днища. 6 колонок, усилок, ченджер и „башка" Clarion.
Тел.: 8 351 225 9473 (Дмитрий)



NISSAN 300ZX — Цена: $10 500

Ходовая, кузов, салон в отличном состоянии. Переборка двигателя (замена распредвалов, маслосъемных колпачков, колец, ремонт ГБЦ). Заправлен кондиционер, установлена сигнализация (на гарантии).
Автомобиль с ЛЕВЫМ рулем, с КОРОТКОЙ базой (2 места), с МЕХАНИЧЕСКОЙ КПП!!!
8 926 526-4362 (Илья)

HONDA CIVIC COUPE — Цена: $19 000

Спортивные сидения, мотор DOHC VTEC, R34-Octane передний бампер, пороги Buddy Club, задний бампер Combat, металлические крылья Z3, алюминиевый стабилизатор, холодный впуск, металлические педали, R17.
8 926 210-6021 (Сергей)

NISSAN SKYLINE — Цена: $11 528

350 л. с. Спортивная коробка, тюнинг двигателя, титаны на 17, мост LSD, спортивная подвеска, спортивный глушитель, буст. Тюнинг-датчики давления наддува и температуры в/г, турботаймер.
727-9683 (Роман)

NISSAN SKYLINE R34 — Цена: $16 000

1998 г. в. 2,5 л, АКПП, 77 000 км, 230 л. с., тюнинг впуск/выпуск, ксенон, музыка 4WD CD, обвес GT-r.
Есть все и т. д. Ракета! Состояние идеальное.
Контакты: e-mail: potencial0ltd@yandex.ru; тел. 8 812 973 6795

NISSAN SKYLINE GTT — Цена $21 000

1998 г. в.
Дополнительная информация: 2,5 ТУРБО, 280 Л/С ТЮНИНГ RALLI ART, ТУРБИНА КЕРАМИКА. КСЕНОН.
КПП МУЛЬТИТРОНИК, АККУСТИКА: УСИЛИТЕЛЬ, САББУФЕР FUSION, БЕНЗАБАК SPARCO, DVD, MP3, MP4, TV, CD, ABS,SRS.
ТЮНИНГОВАЯ СПОРТИВНАЯ СИСТЕМА. ДВИГАТЕЛЬ RB25-DET. ДИСКИ R17.
Тел.: 8-9184402791, e-mail: SOLOMON23@MAIL.RU

ВАЗ-2112 — Цена: $7900

2003 г. в.
Пробег – 35 000 км. Двигатель: 1,6 л, 16-клап.(120 л. с.), подвеска Koni Sport, опоры SS20,
впуск/выпуск Pro Sport, музыка ($1000), литые диски, кондиционер и пр.
Тел.: 425 5146

MITSUBISHI RVR — Цена: $7500

Очень мощный турбодвигатель — 220 л. с. По идеологии — абсолютно универсальная машина. Все в одном: семейный мини-вэн с потрясающей трансформацией салона, отличная динамика, полный привод с хорошим клиренсом.
В Москве 2 года. Состояние хорошее, за машиной ухаживаю.
504-5073 (Дмитрий)



NISSAN SKYLINE R33 GT25T — Цена: $10 000 (возмежен терг)

1995 г. в. Пробег: 65 000 км.
Дополнительная информация: купе, черный, автомат, „наворочен", аукцион, без пробега по РФ.
Тел.: +79023393807; e-mail: dranitsyn@avtograd.ru



TOYOTA CELICA — Цена: $14 500 (торг)

1997 г. в. Двигатель атмосферный (3S-GE) мощностью в 210 бешеных и нервных „пони". „Голова" BEAMS. Выпуск — 5 Zigen (выпускной коллектор и дальше все). Впуск — A'PEXi. Стойки — передние TEIN, регулируемые. Спортивные облегченные диски шеснадцатым радиусом с резиной Bridgestone Potenza, дождевые слики. Ну и немного приятных мелочей, как двух диновая магнитола, кожаный руль, ручка КПП — RAZO.
Тел.: 8 916 508 6666



ВАЗ 21083 — Цена: $8500

2003 г. в. 16-клапанов, 1730 куб. см, 162 л. с., 184 Нм; КПП: 6 ступ., 6 ряд, ГП 4,5, блокировка; подвеска на подрамнике, сцепление CluchNet, тормоза R14, K15, колеса R16, авиатехнология, биксенон, все электро; салон UNP, музыка – $1500.
Тел.: 509 6883.

PONTIAC TRANS AM — Цена: $25 000 (зимой)

1995 г. в. Кабриолет. Пробег 2000 км после кап. ремонта двигателя и коробки.
Дополнительная информация: двигатель 5,7 – чипованный 340 л. с. АКПП; спортивная подвеска, электрокрыша, кож. салон, диски R17 – новая резина, настроенный глушитель, проф. музыка ($2500), сигнализация. Летняя эксплуатация. Единственный в России, призер выставки „Автоэксклюзив" 2003 года. Гарантия – 1 год.
Тел.: (095)130 7473 (Дмитрий)



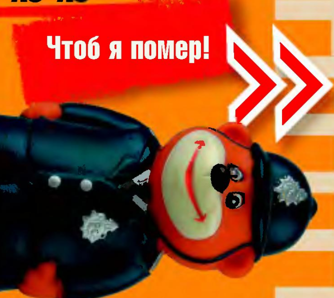
ДИСКИ ESTILO — Цена: $550

Новые диски R16, офсет 45, 5 „дыр" на 114,3.
Подойдут на большинство Nissan, Toyota, Honda Prelude.
Тел.: 8 916 626 6959 (Андрей); andreyP@sibneft.ru




Объявления присылайте на Sale_FSZ@mediasign.ru Это бесплатно!

Чтоб я помер!



ЗАДОМ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ...
Рассказал один преподаватель ПДД

История новогодняя. Дело было вечером, 1 января. Хорошо поддатый Дед Мороз ловит такси, чтобы добраться до очередного пункта назначения. Останавливается тачка, а бомбила в ней – девушка (такое явление теперь не редкость). Дед прыгает на заднее сиденье и называет адрес. Так как „таксистка“ работает недавно, она просит пассажира показывать дорогу. Похрапывая, дедуля забыл вовремя указать необходимый поворот и, поняв что „провтыкал“ его, буркнул что-то невнятное, типа: „Мне туда-аа...“, показавши своим посохом в поворот, который проскочили. „Нет проблем!“ – говорит девушка и уверенно сдает задним ходом на самой середине перекрестка. Тут непонятно откуда появляется гаишник и тормозит машину – видно решил подработать в праздничный вечерок. Туда-сюда, разборки, вину таксистка признала, и гаишник пишет протокол. Как говорил мне мой преподаватель, в МРЭО месяц носились по всем кабинетам с этой бумажкой, в которой было записано нарушение: „ ДАЛА ЗАДОМ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ В ПРИСУТСТВИИ ДЕДА МОРОЗА“.

„ВАРБУРГ“
Рассказ веселых белорусов

Короче, пилим мы с корешем по Садовому кольцу на „Варбурге“. Для тех, кто москали, или вообще в технике не рубают, поясняю. „Варбург“ – это такая машина (прости, конечно, господи, что называю это машиной!), которую производили в ГДР за 2–3 года до объединения. В общем – „запорожец“ „запорожцем“ (не путать с „Трабантом“!).
Москали, конечно, озираются по полной; эти лошки такой тачки в глаза не видели – и не могли! Машина с виду – „мыльница“ на колесах, омерзительный внешний вид и дико убогие внутренности, как под капотом, так и в салоне. Но зато тонированная вся и надпись „ЯГУАР“ на бочине.
Пилим, в общем, никого не трогаем, и тут, блин, пробка! Ну, москали, ясное дело, все быстрее других хотят, педали крутят у своих „мерсов“ и „бумеров“, прутся, не пускают.. Ну мы и „тиранули“ в бампер одну тетку на „Тойоте Рав4“. Чуток тиранули: себе краску поцарапали, а у нее вообще ни фига не видно... Такой крохотный джипик – сейчас стало модно среди новых русских покупать своим женам, дочерям и любовницам „Рав 4“, это, в общем, достаточно для Москвы дешево, безопасно и сердито.
Вылезает из джипика тетка – вся в норке, в рыжье, в брюлах, с мобилкой в ухе и орет кому-то в трубку:
– Ладно, Лилька, я тебе позже позвоню, тут мне полтачки какой-то урод размолотил!
Мы – „какие то уроды“ – стоим уже возле машины. На „Тойоте“ ну почти ничего не видно... Ладно, говорим, дорогая, извини; так получилось, прости двух белорусских колхозников!.. Тетка видит, что два лошка признают сразу свою вину, меняется на глазах, начинаются вопли про почти загубленную новую машину, про свирепого кровожадного мужа, который нас расстреляет, когда приедет; словом, гоните 10 тысяч рублей – и разъезжаемся!
Мы тихонько фигеем от ее наглости и идем к машине со словами: „Вызывай ментов“. Тетка хватает мобилку и начинает звонить. Слышно примерно следующее:
– Два урода... разбитый джип... опаздываю на массаж... ну, не сильно разбитый. Ну, бампер поцарапан...
В трубке спокойный мужской голос спрашивает:
– А что там за машина в тебя въехала?
– „Не знаю“, – говорит тетка. – Таких в Москве я еще не видела.
– Что значит, не видела? *(Голос в трубке уже взволнованный.)*
– Ну, таких в Москве нет, какая-то непонятная модель.
– Так посмотри, что там на капоте написано, на багажнике!?
– Она вся грязная, мужики вроде с охоты едут, в камуфляже!
(Голос срывается на крик!)
– Бл... Выясни, что за тачка! Спроси у кого-нибудь!
Тут мне стало жалко тетку и я сказал: „Ну, „Варбург“ у нас, „Варбург“!
Она не расслышала, конечно, зато прочла на боку слово „Ягуар“ и в трубу орет: „Какой-то „Ягуар“, но я такого ни разу не видела еще...“
Короткое молчание и дикий в трубке вопль: „ПИ...УЙ ОТТУДОВА НЕМЕДЛЕННО!!!“
Через 30 секунд тетки не было. И джипика не было. И нас...

Сме@уёчки!

Знаете, люблю в теплый осенний денек побродить по лесу с ружьишком...
– На охоту?
– Нет, по грибы... Бывало, подойдешь так к грибникам – и скажешь просто: „Ух ты, сколько грибов насобирали“!

*

Один водитель „Запорожца“ говорит другому:
– А я вот никогда не обгоняю БелАЗ у него под днищем!
– Почему? Это ведь так удобно!
– А вдруг навстречу другой „Запорожец“?

*

Праздник.
„Гибдэдэшник“ останавливает тачку:
– Пили?
– Нет.
– Почему?

*

Едет мужик на автомобиле. Ему навстречу женщина, тоже, соответственно, на машине. Женщина открывает окно и кричит:
– Козел!
Мужик, не будь дурак, тоже открывает окно и вдогонку орет что есть мочи:
– А ты сука!!!
Заезжает за поворот и врезается в стоящего посреди дороги козла...

*

Я не любитель создавать аварийные ситуации на дороге... Я – профессионал!

*

Трахаются двое в автомобиле. Подходит гаишник. Смотрит – девочка что надо...
– О, мужик, я следующий!
– Ладно, – усмехается тот. – Давно у меня ментов не было...

*

В Москве на Новом Арбате состоялось торжественное открытие... канализационного люка!
Его посетили: 3 „девятки“ – правым задним, 2 „восьмерки“ – левым передним, и один „Форд“ – полностью!

*

Надпись на борту машины „гаишники – пи*еры“ гораздо быстрее приводит к помывке, нежели вариации на тему „Помой меня, я вся чешусь“.

*

– Ну и как же это произошло? – спрашивают.
Баба:
– Ну, еду я, никого не трогаю, вдруг вижу – елка. Я направо, а там тоже елка, я налево – опять елка. Я направо – елка, я налево – мать ее, снова елка... ну и перевернулась, на хрен.
Гаишник:
– Да ты че, коза!? Тут деревьев в радиусе 10 км нет!
Баба:
– А я видела!
Тут второй ГАЙ осмотрел ее тачку и кричит:
– Дура, это ж у тебя освежитель воздуха на зеркале болтается!!!

*

По данным специалистов от 5 до 7 процентов людей имеют нетрадиционную сексуальную ориентацию.
Но тогда откуда ИХ столько за рулем?!

*

Гаишники приехали по вызову на ДТП и увидели перевернувшуюся машину, возле которой нервно курила расфуфыренная бабенка.